



## PROYECTO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

### TEMA:

Diseño de narrativas gráficas para las estaciones del metro de Quito que refuercen la conexión simbólica de los usuarios con los espacios urbanos inmediatos y representativos alrededor de cada estación.

### NOMBRE:

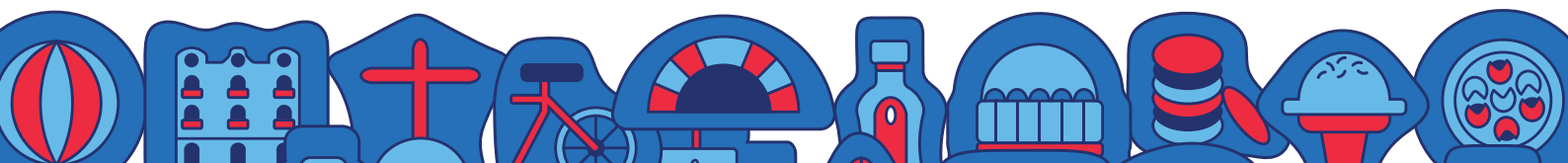
Andrés Sebastián Basantes Durán

### FECHA:

Julio 2025

### TUTOR:

Dis. Xavier Jiménez Álvaro, M.D.



# Resumen

**E**ste proyecto busca conectar simbólicamente a los usuarios del Metro de Quito con su ciudad a través de una intervención gráfica en la estación El Ejido. A partir de un enfoque de diseño emocional y sensible, se plantea la creación de un sistema de paneles impresos en las paredes del metro, bajo el concepto de "El pasillo del recuerdo", que transforma el recorrido cotidiano en una experiencia de memoria y reconocimiento urbano. Se desarrolló una narrativa visual fragmentada que se activa mientras el usuario camina por los pasillos, con elementos como lettering, pictogramas, y elementos impresos. El diseño se fundamenta en referentes como Sara Caldas y Ellen Lupton, integrando principios del diseño cívico, social y ambiental. Este proyecto busca que la estación no sea solo un lugar de tránsito, sino un puente emocional entre la historia, la identidad y los habitantes de Quito.

# Abstract

**T**his project seeks to symbolically connect users of the Quito Metro with their city through a graphic intervention at El Ejido station. Based on an emotional and sensitive design approach, it proposes the creation of a system of printed panels on the metro walls under the concept of "El pasillo del recuerdo" (The Memory Hallway), transforming the daily commute into an experience of memory and urban recognition. A fragmented visual narrative unfolds as users walk through the corridors, using elements such as lettering, pictograms, and printed graphics. The design is based on references like Sara Caldas and Ellen Lupton, integrating principles of civic, social, and environmental design. This project aims to turn the station into more than just a place of transit into an emotional bridge between the history, identity, and people of Quito.

# Agradecimientos

A mi familia, por darme una segunda oportunidad para seguir lo que verdaderamente me apasiona y de apoyarme para demostrar de lo que soy capaz de hacer, además por brindarme el espacio para crecer durante este tiempo.

A mis amigos, por estar en cada paso de este camino entre risas que nunca faltaron y largas horas de conversaciones y de apoyarme cuando mas lo necesite, de los cuales me llevo una parte de cada uno.

A mis profesores de Diseño Gráfico, por enseñarnos más allá de como ser buenos profesionales, sino también en guiarnos a ser mejores personas en la vida. En especial, gracias al profesor Xavier Jiménez, quien supo ver claridad en mis ideas donde yo no podía y me acompañó con paciencia y criterio en este recorrido.

Y a ti, mi compañera de viajes, Camila Guerra, gracias por estar a mi lado en este proceso, en los días buenos y malos, por crecer juntos, por apoyarnos y oírnos cuando necesitábamos y por darme fuerzas cuando sentía que ya no podía más.

Gracias a todos por dejar una huella en mi y ser parte de lo que soy y seré en un futuro.

# Dedicatoria

Dedico este trabajo a Leonel Andrés Messi, porque de él aprendí que los límites solo existen para ser desafiados, que incluso en los momentos más oscuros y cuando este derrotado siempre hay espacio para un último esfuerzo, y que lo más loco e impensable muchas veces es lo que nos lleva a lo extraordinario.

Gracias por enseñarme que caerse también es parte del camino, pero que levantarse con más fuerza es lo que realmente nos define. Que la constancia, la pasión y el amor por lo que uno hace y cree puede llevarnos a nuestros más locos e inimaginables sueños.

Porque creer en uno mismo, incluso cuando nadie más lo hace, también es una forma de jugar la vida. Y por último también a mi persona que para recordarme que si se puede todo con esfuerzo y dedicación.

# Índice

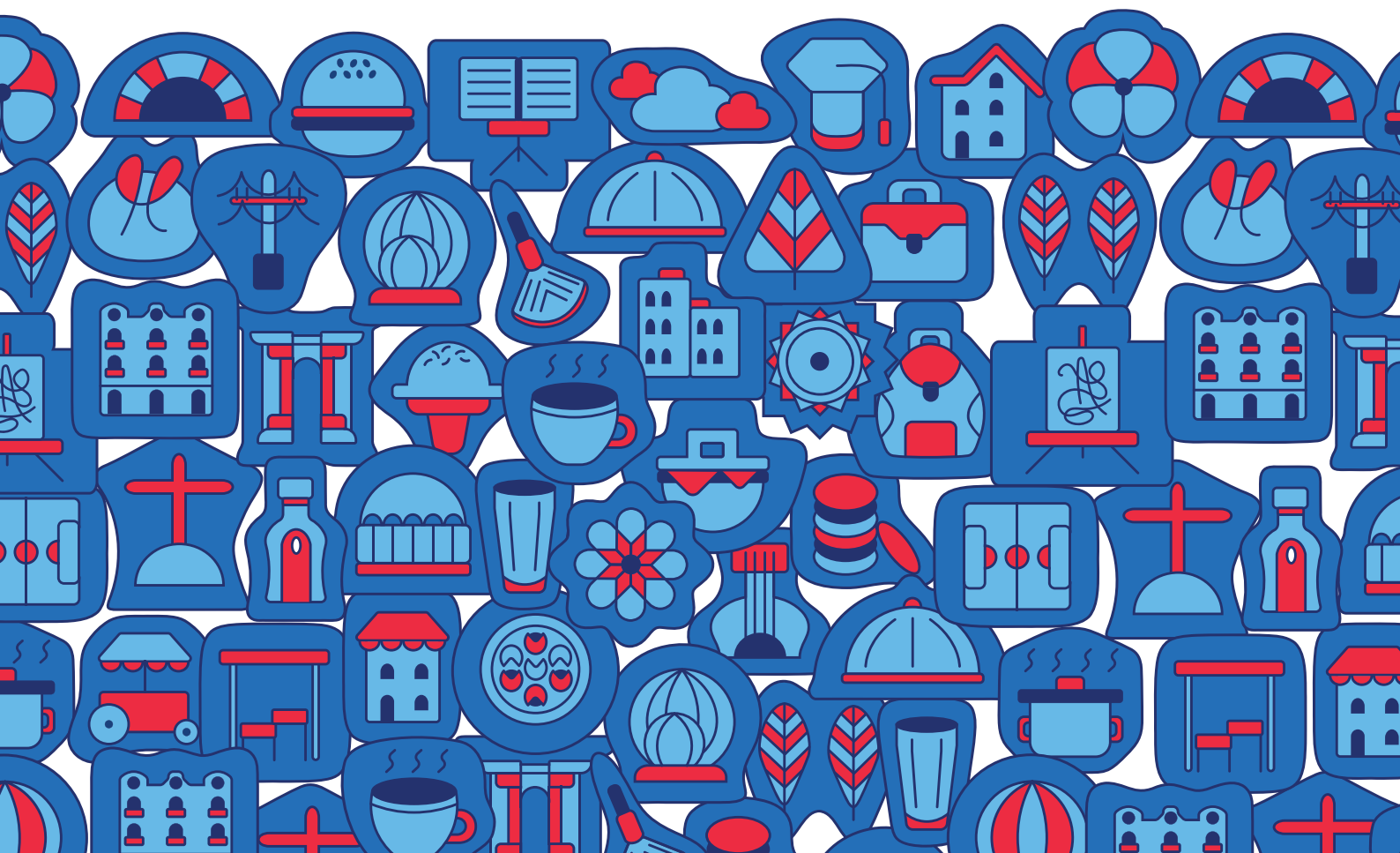
Introducción.....	7
a) Antecedentes.....	8
b) Hipótesis de trabajo.....	10
c) Objetivos.....	10
1 Introducción del Caso y Diagnóstico.....	12
1.1 Presentación del Caso.....	12
1.2 Diagnóstico del Caso.....	15
1.3 Caracterización del Usuario.....	18
1.4 Análisis Tipológico.....	20
1.5 Definición del Problema Gráfico.....	22
1.6 Requerimientos del proyecto.....	23
2 Desarrollo.....	30
2.1 Generación de la idea.....	30
2.2 Exploración de la Forma.....	30
2.3 Evaluación del concepto y estilo.....	32
2.4 Desarrollo del Prototipo.....	34
2.5 Detalles técnicos y de producción.....	48
2.6 Evaluación de la propuesta.....	52
Conclusiones y Recomendaciones.....	54
Referencias.....	57
Anexos.....	59

# Índice Figuras

Figura 1	
Árbol de problemas.....	9
Figura 2	
Información del metro .....	14
Figura 3	
Mapa de la parada del Metro Ejido.....	15
Figura 4	
Imágenes de los espacios en las estaciones del Metro de Quito .....	16
Figura 5	
Contexto y elementos importantes la estación El Ejido.....	18
Figura 6	
Preguntas de las entrevistas a usuarios del Metro de Quito .....	19
Figura 7	
Perfil de Usuario .....	20
Figura 8	
Íconos usados en el Metro de Ciudad de México.....	21
Figura 9	
Marca de la ciudad OPORTO.....	22
Figura 11	
Imagen del análisis comparativo entre las tres tipologías.....	22
Figura 10	
Túneles de Toronto.....	22
Figura 12	
Preguntas Michael Johnson.....	24
Figura 13	
Esquema Vectores de la Forma.....	25
Figura 14	
Requisitos para el Proyecto .....	26
Figura 15	
Elementos visuales identificados .....	28
Figura 17	
Boceto de Idea 2.....	30
Figura 18	
Boceto de Idea 3.....	30
Figura 19	
Exploración de estilo Idea 1.....	31
Figura 20	
Exploración de estilo Idea 2.....	32
Figura 21	
Exploración de estilo Idea 3.....	32
Figura 22	
Boceto a detalle de la propuesta final.....	35
Figura 23	
Pictogramas.....	37
Figura 24	
Pictogramas en retícula de 45° .....	38

Figura 25	
Pictogramas con marco.....	38
Figura 26	
Tipografía Inter.....	39
Figura 27	
Tipografía Dancing Script.....	40
Figura 28	
Lettering Primer Nivel.....	40
Figura 29	
Frases Primer Nivel.....	41
Figura 30	
Retícula Segundo Nivel.....	41
Figura 31	
Pieza Gráfica Segundo Nivel.....	41
Figura 32	
Fotografía del espacio del Metro.....	41
Figura 33	
Paleta cromática usada.....	41
Figura 34	
Material Gráfico 2do Nivel.....	42
Figura 35	
Vagón del Metro.....	43
Figura 36	
Tarjeta.....	44
Figura 37	
Diagramación del Libro del Metro Digita.....	44
Figura 38	
Retícula Modular.....	44
Figura 39	
Primer Nivel.....	46
Figura 40	
Segundo Nivel.....	46
Figura 41	
Tercer Nivel.....	47
Figura 42	
Frase del Primer Nivel.....	48
Figura 43	
Frase del Segundo Nivel.....	48
Figura 44	
Vagón Impreso.....	49
Figura 45	
Tarjeta interior.....	49
Figura 46	
Presupuesto de trabajo de gestión, creativo y operativo.....	50
Figura 47	
Costos de producción de los elemento.....	51

# Introducción



## a) Antecedentes

---

La movilidad en el mundo es un tema complejo y de constante actualidad, hay varias maneras y formas de transportar a las personas, pero uno en particular “el metro”, este no solo es un instrumento de traslado, sino que, su infraestructura va más allá de un simple espacio de reunión momentánea, rededor de este se genera cultura y convivencias particulares.

En este sentido según comenta Tabares y Naranjo (2018) “el Metro pretende la creación de entornos para los ciudadanos, en los cuales puedan interactuar” por lo que podemos decir que, este medio de transporte no ha evolucionado solo la forma de traslado de las personas de un punto a otro dentro de la ciudad, sino también, se ha vuelto un espacio de aprendizaje social y cultural que permite otros tipos de relaciones no contempladas en la transportabilidad urbana cotidiana.

Podemos ver varios ejemplos de éxito en otros metros por ejemplos en Moscú, sus estaciones lujosamente decoradas, son consideradas un “museo subterráneo” que narra el arte e historia de Rusia. Otro claro ejemplo es el de Ciudad de México, las estaciones incluyen murales y exposiciones temporales que destacan la riqueza cultural del país. También podemos ver evidencias de esto en otros metros como el de Chile y Colombia, esto demuestra cómo el metro puede ser un espacio público que va más allá de lo funcional, conectando a las personas con su entorno, cultura y promoviendo el sentimiento de pertenencia a la ciudad. Esto se examina de manera más profunda en el Anexo 1 “Metros en Otros Países”, en el cual se analiza descriptivamente como los metros de otras ciudades funcionan.

El metro es un espacio público dentro de la ciudad, como muchos otros, estos juegan un papel crucial en la configuración de esta al hacerla más inclusiva, habitable y representativa de sus habitantes. Estos

espacios no solo cumplen una función de tránsito o descanso, sino que son escenarios donde se construye ciudadanía, identidad y memoria colectiva. Como plantea Xavier Laborda (2006), los lugares no son simplemente físicos, sino construcciones simbólicas que adquieren sentido a través de las interpretaciones sociales que los habitan. Desde esta perspectiva, intervenir los espacios públicos no es solo una cuestión estética o funcional, sino un acto político y cultural que puede reforzar el tejido social, activar el sentido de pertenencia y facilitar experiencias de reconocimiento mutuo en la ciudad.

La manera en que interpretamos o comprendemos un espacio, tiene mucho que ver en como lo percibimos simbólicamente, esto se conoce como hermenéutica. Los espacios urbanos dentro de la ciudad no son estructuras neutrales, sino construcciones simbólicas que se interpretan a partir de la experiencia vivida. Esta visión reconoce que el espacio no solo se recorre, sino que también se lee, se siente y se carga de sentido según los valores, creencias y memoria colectiva de quienes lo habitan. Laborda (2006) sostiene que el espacio vivido es una realidad compleja que integra componentes ideológicos y culturales, convirtiéndose en un medio para representar la conciencia social de una comunidad. Esta comprensión es clave para repensar el rol de los metros alrededor del mundo, que trascienden de ser un espacio de tránsito a incorporar en ellos un potencial narrativo que fortalece la relación simbólica entre el usuario y su ciudad.

Los espacios públicos al carecer de intervenciones simbólicas dejan de ser puntos de encuentro con la ciudad y se convierten en lugares de tránsito sin identidad. Como señala Costa (2004), un entorno sin identidad es un entorno sin comunicación (p. 89), por lo tanto, es fundamental que desde el diseño gráfico se propongan intervenciones que no solo comuniquen, sino que también generen sentido de per-

tenencia, emoción y reconocimiento hacia la ciudad de Quito.

En esta línea, Marc Augé (2000) introduce el concepto de “no lugar” para describir aquellos espacios contemporáneos caracterizados por el anonimato, la homogeneización y la falta de sentido simbólico. Estos espacios como lo son aeropuertos, centros comerciales y estaciones de transporte, se definen por la ausencia de identidad, historia y relaciones sociales significativas. Según el autor, “el espacio del no lugar no crea ni identidad singular ni relación, sino soledad y similitud” (Augé, 2000, p. 106).

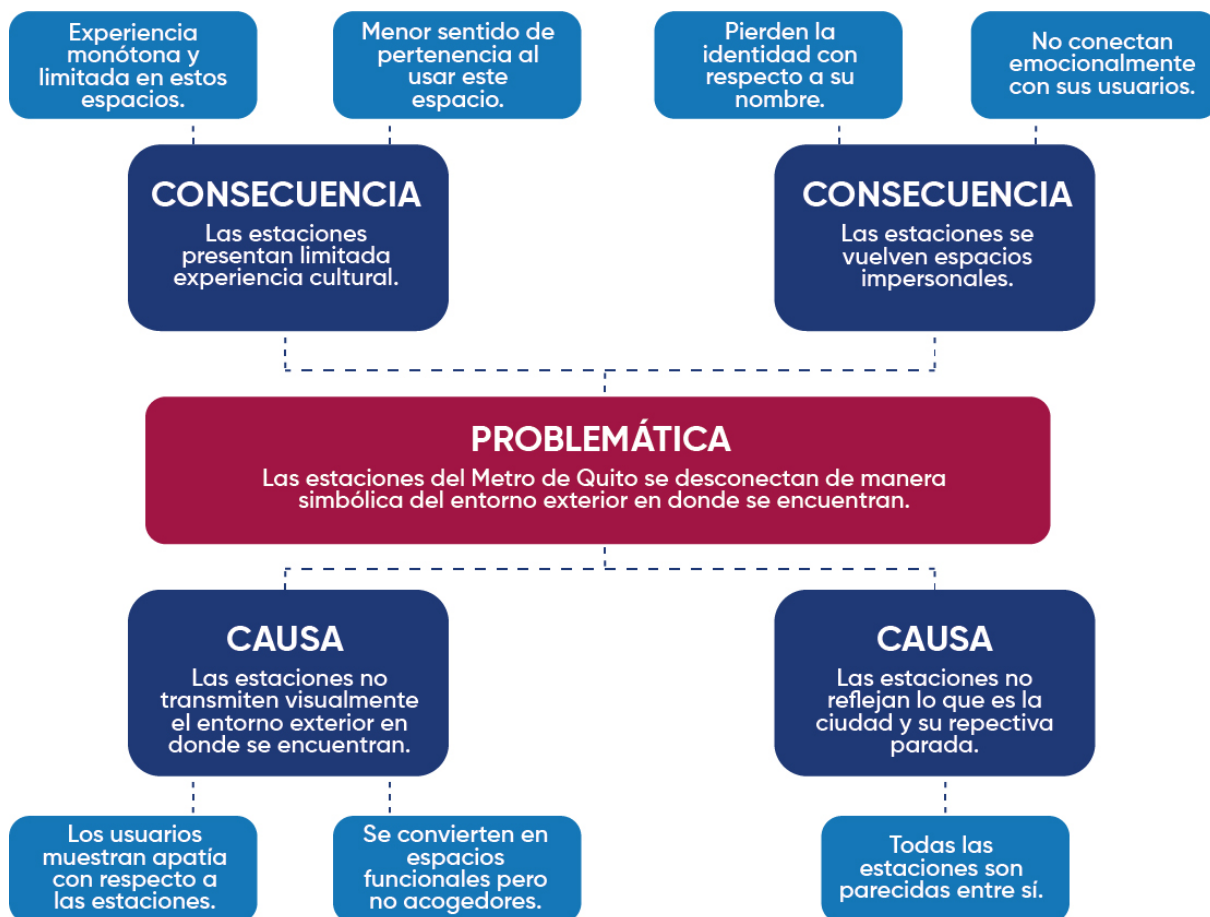
En el contexto del Metro de Quito, las estaciones corren el riesgo de convertirse en no lugares si no se diseñan como escenarios simbólicos que conecten emocional y culturalmente al usuario con su entorno. Por tanto, es esencial pensar en estos espacios no solo como infraestructuras

funcionales, sino como territorios narrativos que contribuyan a la construcción de ciudadanía y pertenencia

La intervención a través del diseño gráfico juega un papel relevante en la vida cotidiana de las personas, como indica Nunoo-Quaroc (s.f.), “el diseño gráfico influye en todos los aspectos de nuestra vida cotidiana, desde lo que hacemos hasta lo que compramos”, viéndolo de esta forma también influye en cómo nos sentimos cuando nos desenvolvemos dentro un espacio, si nos sentimos cómodos dentro de este, si sabemos que podemos hacer o simplemente a donde más podemos ir a través de una estación.

Esto resalta la importancia de transformar espacios funcionales en lugares significativos a través de una narrativa. Según Frascara (1997), el diseño gráfico es una disciplina dedicada a influir en el conocimiento, las actitudes y el comportamiento

**Figura 1**  
Árbol de problemas





## *b) Hipótesis de trabajo*

---

La aplicación de elementos visuales de la narrativa de la ciudad dentro de las estaciones del Metro de Quito a través del diseño de información y ambiental, logrará que los pasajeros mantengan la relación con los espacios de la ciudad aumentando su experiencia simbólica y emocional dentro del espacio.

## *c) Objetivo*

---

Fomentar la conexión visual entre usuarios y las estaciones del Metro de Quito mediante elementos gráfico-narrativos del entorno urbano y cultural de Quito a través del diseño de información y ambiental, con el fin de fortalecer la conexión simbólica de los pasajeros con la ciudad y el entorno exterior.

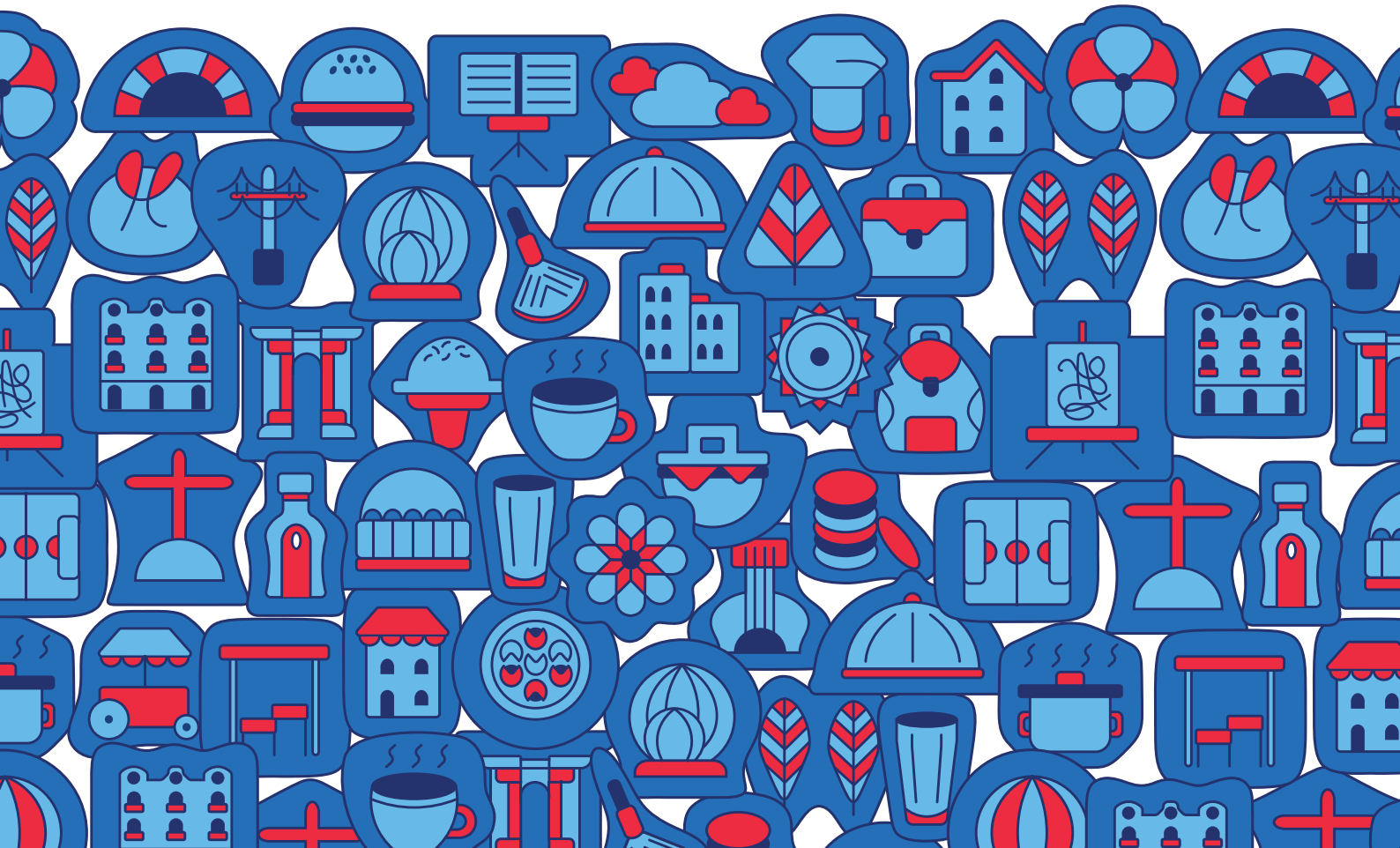
## *Objetivos Específicos*

---

- Investigar el contexto cultural, histórico urbano y espacial de cada estación del Metro de Quito, identificando, así, los elementos visuales y simbólicos que representen su entorno, para integrarlos a través del diseño de información y ambiental, para lograr que los pasajeros mantengan la conexión con la ciudad.
- Diseñar la narrativa gráfica a través del diseño informativo y ambiental para las estaciones del Metro de Quito, que permitan la conexión con la ciudad.
- Evaluar la efectividad del diseño propuesto mediante pruebas y simulaciones con usuarios, sobre la narrativa implementada la estación del Metro para reconocer si mejora la conexión de este espacio con la ciudad a través del diseño de información y ambiental.

1.

# Descripción del caso y Diagnóstico



## 1.1 Presentación del Caso

---

Quito es una ciudad muy rica culturalmente, en donde, en diferentes sectores de la ciudad podemos encontrar propuestas turísticas y gastronómicas amplias que nutren a la ciudad capitalina, estos puntos importantes se han visto potenciados por la presencia del Metro volviéndolos como denomina Ripalda “Zonas Metro”, estas zonas son comercios, parques, calles, entre otros, que gracias a la presencia del Metro se han impulsado económicamente. Esto refuerza la idea que el Metro no solo ha cambiado la vida de las personas sino como ha impactado positivamente a la ciudad, dando así énfasis en lo que menciona Jan Gehl sobre la importancia de los espacios urbanos en las personas “El hecho de que todos los grupos sociales, más allá de su condición etaria, social o económica, puedan encontrarse en el espacio urbano mientras desarrollan su vida diaria es un testimonio sobre su importancia (2010, p.28)”.

Hablando ya acerca del Metro de Quito (Figura 2), su construcción representa un hito histórico para la movilidad en la ciudad, con una red de 22 kilómetros y 15 estaciones, conecta puntos clave de la ciudad, como Quitumbe, al sur, y El Labrador, al norte, reduciendo los tiempos de traslado entre sur y norte de la ciudad considerablemente y conectando de manera eficiente zonas aledañas de Quito. Este comenzó sus operaciones en diciembre del 2023, el cual

según Ripalda (2024) “marcó un cambio de época y particularmente este cambio se ve reflejado principalmente en la movilidad” por lo que esto implica que el Metro cambió la forma en la que los quiteños se están relacionando con el transporte, la ciudad y también con ellos mismo, adicionalmente comentó, que el metro está cambiando la forma de percibir y relacionarse con su ciudad y esto puede considerarse una nueva cultura de movilidad, la cual esta denominada “Cultura Metro”.

Esto refleja la importancia y el impacto que el metro refleja en la ciudad, en la percepción de los ciudadanos, reorganización de la movilidad, turismo, dinamización de la economía alrededores de cada parada, entre otras, condición que inevitablemente seguirá impactando en la vida de quien lo use.

Considerando esto podemos decir que, a través de este medio de transporte se han visto potenciadas varias zonas cercanas, según Daniel Ripalda, ex-director de comunicación del Metro menciona “ha habido muchas transformaciones sociales a lo largo de la construcción y ahora mismo, también, en la operación del Metro” (2024), por lo que este medio ha afectado a los espacios cercanos, mejorándolos y potenciándolos, también ha transformado barrios y la forma en la que la gente realiza sus actividades cotidianas en torno a este.

Como señala Serna Luna (2021), “el Metro como avatar ya no solo representa los discursos de movilidad y la funcionalidad urbana, sino también discursos del arte y la cultura, que rivaliza con los usos y apropiaciones que las personas hacen de sus alrededores.”. Esta perspectiva es clave para entender que el Metro de Quito no debe ser únicamente utilitario, sino también un espacio con valor estético y cultural. Si bien su infraestructura es funcional y moderna, carece de un discurso gráfico que reflejen la narrativa cultural y social de la ciudad, lo que desorienta al usuario e invisibiliza a la ciudad.

Este proyecto se alinea con los objetivos empresariales propuestos por la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, en donde proponen lo siguiente:

liderazgo en costos, diferenciación y enfoque. Enfocando este proyecto en la diferenciación para captar la atención del cliente para que perciba este producto/servicio como mejor que al de competencia, de esta manera ampliar lo ya propuesto por esta empresa.

Dado que el Metro como infraestructura municipal de movilidad, es realmente grande, para el caso de estudio, se ha convenido seleccionar una parada, considerando el tiempo y el alcance al que puede llegar este proyecto académico. Por lo tanto, se ha seleccionado como caso de estudio la estación El Ejido. Esta parada no solo es una de las más concurridas del sistema por su ubicación estratégica en el centro-norte de la ciudad, sino que además representa un punto de confluencia

**Figura 2**  
Información del metro



**Nota.** El gráfico representa la información básica del metro la cual consta de su tiempo de recorrido, estaciones, usuarios y sus paradas más visitadas.



## 1.2 Diagnóstico del Caso

**E**l diagnóstico del caso presentado se desarrolló mediante una investigación de campo y análisis directo de las estaciones, enfocándose en las estaciones más relevantes y cómo éstas influyen en los usuarios desde la perspectiva del diseño. Se implementaron los siguientes métodos cualitativos y cuantitativos para el diagnóstico del caso:

- **Observación participante** de las estaciones dando relevancia a las más importantes y el uso de elementos gráficos, intervenciones gráficas y uso del espacio
- **Investigación del contexto de las paradas** donde se encuentran cada estación.
- **Entrevistas** con expertos y usuarios frecuentes del Metro de Quito.
- **Análisis de otros metros.**

### Observación participante

Mediante la investigación de campo y documentación fotográfica (Anexo 2 y 3) que consistió en observar los espacios de cada estación del Metro y si estos involucran la interacción del usuario o enriquecen

su recorrido desde que entran a la estación hasta tomar el medio de transporte y viceversa. En donde se estableció ciertos criterios para la recolección de datos de las estaciones y estos son los siguientes:

#### 1. Uso de los espacios:

Se observaron paredes y áreas vacías que no están destinadas a ningún uso, las cuales podrían tener un fin para enriquecer el recorrido del usuario. Estas paredes pueden ser intervenidas como hay varios casos existentes ya del uso del Metro de Quito en estas evidenciados en el Anexo 3 “Fotografías del Material Gráfico del Metro”.

#### 2. Desconexión de las estaciones con la ciudad:

Las estaciones no reflejan la narrativa del sector en donde se encuentran, lo que genera una experiencia desapegada por parte del usuario; evidenciado en las entrevistas a usuarios de este medio; y simplemente funcional, sin valor añadido.

### Figura 4

*Imágenes de los espacios en las estaciones del Metro de Quito*



### 3. Cromática de las estaciones:

Según Ripalda (2024), el Metro o los sistemas Metro del mundo son sistemas de tránsito que no están necesariamente diseñados para que los pasajeros permanezcan mucho tiempo, con base a esto, la cromática usada en las estaciones está pensada para que los usuarios dentro de este espacio circulen de una manera rápida y no permanezcan mucho tiempo. Los colores que usan las estaciones son los siguientes y pertenecen a estas estaciones: amarillo en San Francisco, Cardenal, La Pradera e Ñaquito; blanco en Quitumbe, El Recreo, La Magdalena, El Recreo y El Labrador; azul, Jipijapa, El Ejido y Morán Valverde y por último el turquesa en Solanda, Alameda y La Carolina. Estos colores según personal del metro tienen una función, el blanco se usa en las estaciones multimodales que conectan con otros sistemas de transporte, mientras que los demás colores buscan afectar psicológicamente al usuario para que abandone rápidamente la estación donde se encuentra.

Podemos concluir que a pesar de que cada estación del Metro cuenta con espacios bastante amplios y con su diseño actual no cumplen ningún fin, carecen de elementos que ayuden a las personas a relacionarse con su entorno, limitando la experiencia cultural de pertenencia hacia la ciudad en el recorrido a un simple traslado funcional. Estos mismos espacios funcionan de manera adecuada y cumplen con la calidad impuesta por el Metro como empresa pero a un nivel arquitectónico más no simbólico. Al ser zonas de tránsito delimitadas por su cromática y espacio, lo ideal sería optimizar su uso para mejorar la experiencia y el recorrido de los usuarios, incorporando elementos de la ciudad que hagan el trayecto más intuitivo, dinámico y agradable teniendo en cuenta que hay tres momentos en el recorrido del usuario: uno al momento de entrar a la estación, otro al moverse dentro de esta y por último uno esperando el metro.

Por otra parte, en esta investigación de campo también identificó los recursos gráficos dentro del Metro: mapas, señalética y paneles de información. Estos sistemas tienen como finalidad dar a conocer información acerca de próximas estaciones, lugares relevantes u orientar al usuario. Aquí podemos identificar los siguientes factores:

#### **Análisis del diseño gráfico informativo**

Las estaciones del Metro presentan la información visual de una manera genérica, apreciar en el Anexo 3 “Fotografías del Material Gráfico del Metro”, enfocada únicamente en la señalización básica como por ejemplos: mapas lo cuales son los únicos instrumentos de orientación con respecto a dónde se encuentra ubicado el usuario. Por lo tanto, no existe una narrativa gráfica que conecte al usuario con el entorno de la ciudad o el barrio en el que se encuentra la estación. También otro dato relevante en las estaciones es que existen dos tipos de ambientes uno que se encuentra en los pasillos del metro justo antes de entrar a la estación, que acompañan al usuario en su recorrido y otro, dentro, son espacios de estadía para los pasajeros que esperan el metro y compran sus boletos.

Según el libro Espacios colectivos (s.f.), “para que el espacio público vuelva a ser lo que siempre fue, es decir, el lugar de encuentro con el otro es necesario perder el miedo al conflicto” haciendo énfasis en enfrentar esta problemática. Con esto se puede decir que el Metro no es un espacio netamente de transporte de un punto a otro, este es un espacio donde los usuarios se relacionan unos con otros de manera directa e indirecta tanto con ellos mismo con la ciudad. Esto resalta la necesidad de intervenir en estos espacios para restaurar su propósito como puntos de encuentro e intercambio cultural para las personas.

#### **Investigación del contexto de las paradas**

Por otra parte, un factor importante que cabe la pena recalcar es que Quito es una ciudad llena de cultura en donde podemos identificar que cada sector tiene una forma de vivir completamente diferente a otra, dando así un contexto intrínseco

a cada estación que se puede observar en el exterior, pero no dentro de estas. Por lo tanto, se realizó una investigación del contexto de la estación El Ejido y también de sus elementos más relevantes. En donde según Primicias (2023) estos son algunos atractivos turísticos o comerciales y sitios de interés que se pueden conocer alrededor de las estaciones y el contexto que estas presentan “Figura 5”.

Podemos concluir que cada estación del metro de Quito posee un contexto único que la distingue de las demás, dotándola de una identidad propia que contribuye a la orientación de los usuarios. Este carácter distintivo no solo facilita la ubicación dentro de la ciudad, sino que también fortalece el vínculo entre los quiteños y su ciudad. Sin embargo, en la experiencia actual del metro, esta conexión entre el usuario y la ciudad tiende a perderse. Al ingresar a las estaciones y desplazarse bajo tierra, los pasajeros pierden referencias visuales y contextuales del exterior, lo que genera una desconexión con el entorno urbano.

Este fenómeno no solo afecta la orientación espacial. Por lo tanto, es fundamental reconsiderar el diseño presente de las estaciones para integrarlas de manera

más efectiva con la ciudad, asegurando que los usuarios no solo se transporten de un punto a otro, sino que también mantengan un vínculo perceptual y simbólico con el Quito que se encuentra sobre la superficie.

### Entrevistas

Otra parte importante de la investigación de campo es entender como los usuarios se sienten y perciben el metro, entendiendo su importancia en las vidas cotidianas de cada uno y como estos se sienten con respecto a este medio de transporte. Para esto se realizó entrevistas a usuarios y personal Del Metro (Anexo 4 y 5) en donde para entender este caso se parte y se enfatiza a como el usuario se siente dentro de las estaciones. A continuación se detallan las preguntas de estas en la Figura 6.

Con base a las respuestas de los usuarios se llegó a la conclusión de que estos perciben al metro de Quito como un medio de transporte seguro, rápido y eficiente, pero con varias áreas de mejora. Destacan la falta de señalética clara en los andenes, lo que puede generar confusión, y la ausencia de elementos que representen la identidad cultural de Quito en las estaciones, limitándose a que este espacio sea netamente funcional.

### Figura 5

Contexto y elementos importantes de la estación El Ejido

Parada (sector)	Contexto	Lugares Relevantes
Ejido (centro-norte)	Destacado por el Parque El Ejido, con una mezcla de arquitectura moderna y tradicional, y una importante cultural y comercial.	Mercado Artesanal, Universidad Católica, Universidad Politécnica, Universidad Salesiana, Parque El Arbolito, Casa Guarderas.

También menciona problemas técnicos como fallas en los vagones y dificultades con la conexión a internet, que afectan la experiencia del usuario, también, aumentando aún más la desconexión que tienen con el exterior. Por otra parte un problema claro es que muchos usuarios pierden el sentido de la orientación en las estaciones confundiendo el lugar al cual quieren

ir a continuación y perdiendo así el sentido de la dirección de norte y sur en el interior de las estaciones donde se encuentran en el momento.

En cuanto a preocupaciones a futuro, los usuarios expresan inquietud sobre el mantenimiento del Metro, temiendo que el vandalismo, el desgaste natural y el uso

inadecuado por parte de algunos pasajeros puedan deteriorar progresivamente la infraestructura y afectar la calidad del servicio. Consideran fundamental que este me-

dio de transporte se cuide para evitar que pierda sus estándares actuales de eficiencia y seguridad para la ciudadanía.

**Figura 6**  
*Preguntas de las entrevistas a usuarios del Metro de Quito*



**Nota.** En esta figura se encuentran las preguntas formuladas a los usuarios.

## 1.3 Caracterización del Usuario

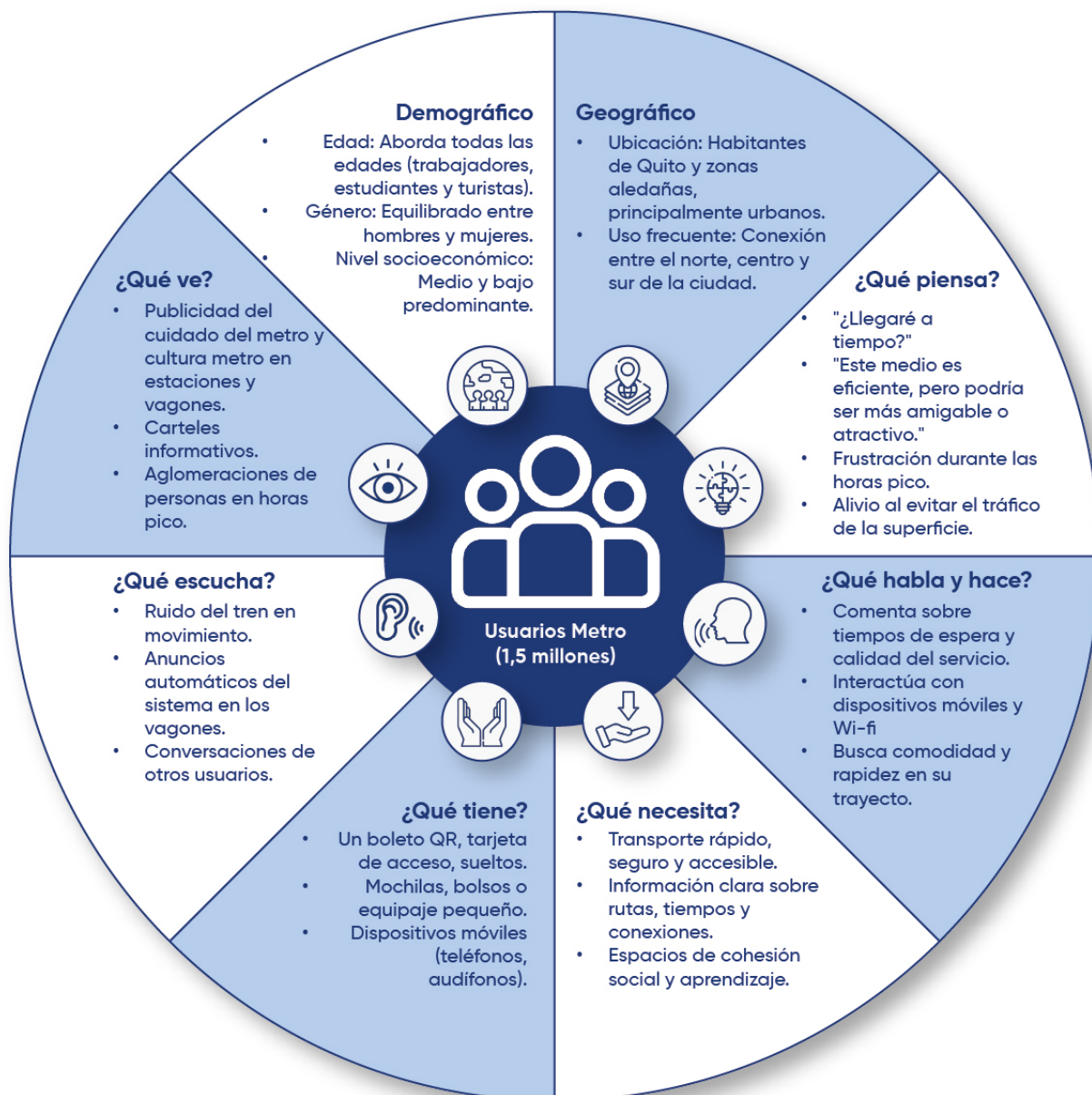
Para abordar este problema de desconexión dentro de este espacio, es crucial reconocer al usuario. Los usuarios del Metro de Quito son diversos, van desde estudiantes, trabajadores, turistas y residentes locales los cuales usan este medio para una gran variedad de actividades. Cada grupo tiene expectativas y necesidades específicas en cuanto al uso del metro: los estudiantes buscan ir seguros y rápidos a sus colegios; los turistas conocer y visitar lugares turísticos y relevantes en la ciudad; los trabajadores valoran la premura y eficiencia para ir a sus trabajos.

Este espacio público permite que todas las personas sin importar ocupación,

genero, edad, estrato social, cultural, estudios, entre otros. Se beneficien de una movilidad eficiente, segura y económica, por lo tanto definir a un usuario en específico, sería poco apropiado para el caso. Así que cualquier persona que haga uso de este medio forma parte del grupo social que usa el espacio urbano y que a costa de ello desarrolla su vida cotidiana, procesos de interacción con el otro y crea su propia realidad, como la manifiesta Gehl.

Como se puede observar en el “Perfil de Usuario (Figura 7), el Metro de Quito juega un papel fundamental en la vida cotidiana de los ciudadanos, no solo como un medio de transporte, sino también como

**Figura 7**  
Perfil de Usuario



**Nota.** Esta figura muestra datos generales de usuarios que usan el Metro.

un elemento clave para mejorar la calidad de vida en la ciudad. Su impacto se refleja en la optimización de tiempos de traslado, la reducción del tráfico vehicular y la promoción de una movilidad más eficiente y sostenible, lo que contribuye al desarrollo urbano y a una mejor conexión de las distintas zonas de Quito.

Generalmente el Metro de Quito es utilizado diariamente o varias veces a la semana por la mayoría de sus usuarios, para moverse alrededor de la ciudad. Entre las

principales motivaciones de este medio de transporten se destacan el gran ahorro de tiempo, ya que facilita los desplazamientos rápidos de sur a norte de la ciudad; el costo accesible de pasaje de 45 centavos para público en general; niños, niñas y personas de mayor edad 22 centavos y por último personas con discapacidad un costo de 10 centavos; y la accesibilidad que tiene en conectar las zonas aledañas de la ciudad con puntos residenciales, educativos, comerciales y turísticos en distintas zonas de Quito.

# 1.4 Análisis Tipológico

Es relevante conocer cómo se sienten los usuarios al utilizar este medio de transporte y la importancia de este en su vida cotidiana como lo indica Rodrigo Tornero (2020) la idea de un lugar no es algo físico, sino psicológico, en donde la percepción del usuario es importante para este espacio, porque se debe tener en cuenta sus opiniones ante esta problemática y saber si cumple con sus expectativas.

Para comprender cómo el diseño gráfico puede intervenir eficazmente en la problemática de desconexión simbólica de la ciudad en el Metro de Quito, es necesario realizar un análisis tipológico de los recursos y estrategias gráficas empleadas en contextos similares a través del diseño gráfico. Este análisis permite identificar, clasificar y evaluar las distintas formas en las que el diseño ha sido aplicado para mejorar la comunicación visual, fortalecer la identidad de los espacios públicos y propiciar vínculos emocionales entre el usuario y su entorno

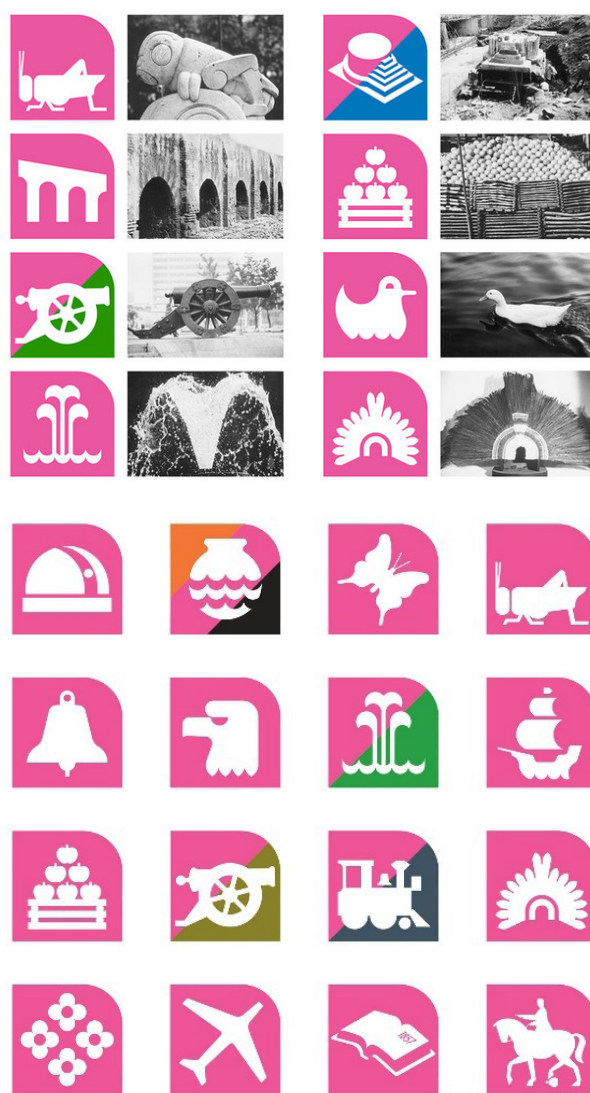
El estudio tipológico se basa en observar ejemplos donde el diseño gráfico ha actuado como mediador cultural, informativo y simbólico, generando experiencias más significativas dentro de sistemas de transporte o espacios urbanos. Mediante esta clasificación, se podrá reconocer qué tipos de soluciones visuales resultan más efectivas para responder a la necesidad de reconectar al usuario con la ciudad desde el subsuelo. A partir de esta exploración se evidencian las siguientes:

## 1. Iconografía del Metro de Ciudad de México

El sistema de iconografía del Metro de Ciudad de México es un ejemplo de cómo el diseño gráfico puede generar accesibilidad y, al mismo tiempo, construir una narrativa simbólica. Cada estación fue representada por un pictograma relacionado con su contexto histórico, cultural o geográfico, permitiendo que incluso usuarios no alfabetizados pudieran orientarse con facilidad.

El uso del color para identificar las distintas líneas refuerza la comprensión del sistema. Este enfoque convierte al metro en un espacio con identidad gráfica propia, donde cada ícono transmite un fragmento del patrimonio cultural de la ciudad.

**Figura 8**  
Íconos usados en el Metro de Ciudad de México



## 2. Marca ciudad OPORTO

El sistema de identidad visual de Oporto es un ejemplo destacado de cómo el diseño gráfico puede unificar, representar y comunicar la esencia de una ciudad.

Mediante una retícula modular, se desarrollaron íconos vectoriales que sintetizan elementos arquitectónicos, culturales, históricos y geográficos del entorno urbano. El uso de una paleta cromática coherente y formas geométricas simples permite que estos íconos funcionen tanto de manera individual como en conjunto, generando composiciones versátiles aplicables a diversos soportes. Esta propuesta ayuda a fortalecer el sentido de pertenencia y orgullo local al hacer visible la identidad de Oporto de forma contemporánea y accesible.

**Figura 9**  
Marca de la ciudad OPORTO



### 3. Túneles de Toronto - Sagmeister

Este proyecto transforma espacios subterráneos utilitarios en lugares emocionalmente significativos. Utilizando murales gráficos con tipografía, color y mensajes positivos, la intervención rompe con la monotonía visual del concreto y convierte el tránsito diario en una experiencia sensorial y simbólica. La elección de colores vibrantes y composiciones visuales dinámicas generan un impacto emocional inmediato, mientras que las frases integradas en el entorno funcionan como detonantes de reflexión. Aunque tiene un enfoque más artístico, la intervención se apoya en principios fundamentales del diseño gráfico, como la legibilidad, la repetición y la narrativa visual.

**Figura 10**  
Túneles de Toronto



**Figura 11**  
Imagen del análisis comparativo entre las tres tipologías

Proyecto	Mensaje	Forma	Color	Estilo Visual	Resultado
Marca OPORTO	Orgullo y unidad cultural; representar lo local mediante un sistema coherente.	Geometría simple, íconos vectoriales modulares.	Paleta coherente y armónica, tonos neutros y culturales.	Minimalista, estructurado, sistemático.	Sistema visual adaptable y coherente con la ciudad.
Iconografía Metro de México	Accesibilidad, identidad cultural y memoria urbana; facilitar orientación simbólica.	Pictogramas simples con contornos definidos.	Colores vivos y contrastantes por líneas del metro.	Funcional, simbólico, referenciado culturalmente.	Claridad y conexión simbólica con los usuarios.
Túneles de Toronto	Claridad y conexión simbólica con los usuarios.	Tipografía expresiva, patrones orgánicos, formas libres.	Colores vibrantes y emocionales, contrastes cálidos.	Artístico-gráfico, inmersivo, experimental.	Experiencia sensorial memorable y positiva.

# 1.5 Definición del Problema Gráfico

---

**P**ara definir el problema gráfico se debe comprender que la desconexión simbólica entre las estaciones del Metro de Quito y su entorno no es un problema de infraestructura, ya que esta cumple con lo requerido, seguridad, iluminación, entre otras; sino de comunicación visual, emocional y narrativa.

Las causas que originan este problema, como la falta de referencias visuales del entorno y la homogeneidad entre las estaciones, generan consecuencias directas en la experiencia del usuario, como el desapego, la apatía o la percepción de impersonalidad en estos espacios. Como afirma Frascara (1997), el diseño gráfico tiene un rol fundamental en la construcción de significado en los espacios públicos, ya que “organiza la información, dirige comportamientos y estimula relaciones afectivas con los lugares” (p. 21). Si estos elementos están ausentes, el usuario no desarrolla un vínculo emocional ni simbólico con el espacio.

Desde una visión del diseño gráfico ambiental, la falta de identidad visual en las estaciones puede reducir la experiencia del usuario a un simple tránsito funcional. Según Costa (2004), los signos visuales en el entorno urbano no solo orientan, sino que construyen sentido, y cuando estos están ausentes, se pierde el vínculo entre el espacio y su comunidad (p. 87). En ausencia de estos elementos, los espacios tienden a volverse impersonales, afectando negativamente la percepción del usuario, como se evidencia en la experiencia dentro de las estaciones del Metro de Quito.

En este sentido, es fundamental dotar de identidad a los espacios, ya que esta permite construir relaciones simbólicas entre el usuario y el entorno. La identidad visual de un lugar facilita el reconocimiento, la orientación y, sobre todo, la apropiación emocional del espacio. Como también plantea Frascara (2006), el diseño gráfico no es simplemente una herramienta de comunicación, sino una mediación entre los

espacios y sus habitantes, generando pertenencia, memoria y significación (p. 46).

Los espacios públicos se vuelven impersonales cuando se prioriza únicamente la funcionalidad o la eficiencia, dejando de lado los niveles emocional, simbólico y estético que permiten a las personas vincularse subjetivamente con su entorno. Contrarrestar esta impersonalidad implica activar el nivel simbólico: dotar al espacio de elementos que remitan a su contexto, a su historia, a su comunidad y a su cultura. El nivel simbólico es esencial porque permite que los usuarios interpreten el espacio desde su propia experiencia, construyendo memorias, significados y conexiones.

Mientras que el nivel emocional se vincula con la experiencia sensorial y afectiva que produce el espacio, y el nivel estético con la armonía visual, el nivel simbólico opera en la construcción del relato. El diseño gráfico tiene una función simbólica que articula signos visuales para comunicar ideas complejas de manera simple, permitiendo a los usuarios identificarse con los espacios y sentirse parte de ellos (Frascara, 2006, p. 49). Esta capacidad del diseño gráfico lo diferencia de disciplinas como el arte o la arquitectura, ya que no se limita a la expresión ni a la estructura, sino que su objetivo es la comunicación efectiva, orientada a transformar la experiencia del usuario a través de mensajes visuales significativos y contextualizados.

Así también, el diseño de información desempeña un papel esencial en la orientación y en la manera en que las personas comprenden el espacio que habitan o transitan. Como explica Frascara (2006), una buena estrategia de diseño gráfico debe ser accesible, clara y culturalmente relevante, para que la información no solo informe, sino que también eduque y conecte con el contexto del usuario (p. 30). Al no integrar esta dimensión en las estaciones del metro, se pierde la oportunidad de generar una experiencia de recorrido enrique-



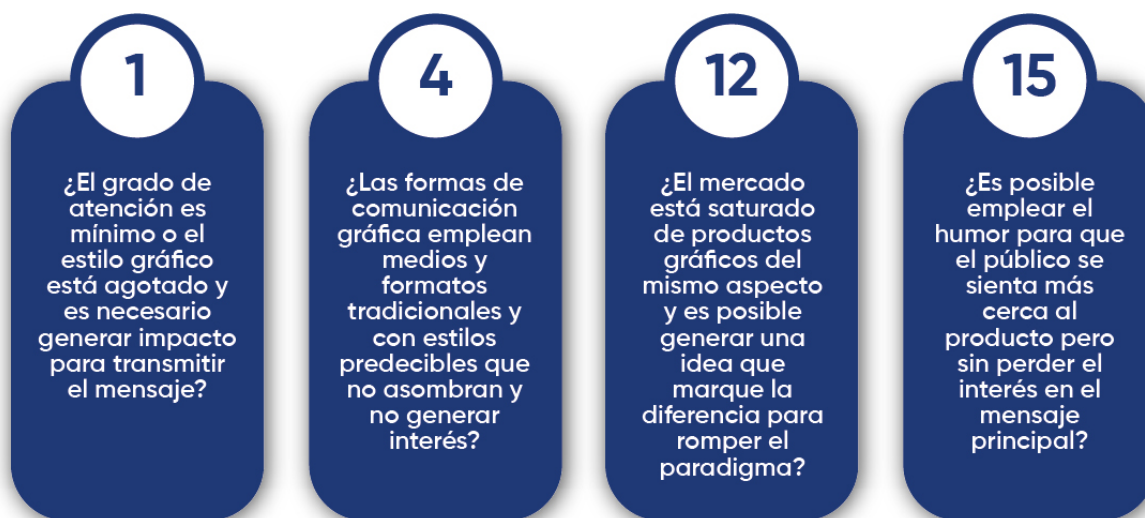
cedora, donde el usuario pueda sentir que está navegando una ciudad viva y coherente, incluso bajo tierra.

Una vez aclarada la importancia de la conexión simbólica de los espacios con el usuario, se pueden tomar en cuenta las

consideraciones necesarias que permitan abordar el problema gráfico planteado a través de las preguntas formuladas por Michael Johnson. De estas se toman en cuenta las más importantes y pertinentes para el caso (Figura 12).

### Figura 12

Preguntas Michael Johnson



**Nota.** En esta figura se detallan las preguntas de M. Johnson que se tomaron en cuenta para definir el problema gráfico.

## 1.6 Requerimientos del proyecto

A partir de las respuestas obtenidas de estas preguntas, ver Anexo 6 “Preguntas de Michael Johnson”, se puede afirmar que el Metro de Quito, carece hoy en día de elementos narrativos que hablen de la ubicación del usuario con respecto a la ciudad desde el punto subterráneo.

Actualmente sus elementos gráficos cumplen únicamente funciones de señalización e información básica y promueven una identidad genérica del Metro, y no basta para que los usuarios tengan relación con el exterior. También no reflejan la dinámica del entorno ni la identidad de la ciu-

dad, limitando así la conexión del usuario con la narrativa de su entorno.

Se plantea que esta desconexión se debe a que no se transmite la esencia de los barrios en los que se ubican las estaciones. Para fortalecer la conexión de los usuarios con la ciudad es fundamental integrar elementos gráficos únicos que distingan cada barrio y cuenten su narrativa de una manera visualmente atractiva y llamativa para los usuarios, abordando así este problema desde el enfoque del diseño de información y el ambiental como propuesta para construir y fortalecer su conexión con el entorno urbano, evitando que experi-

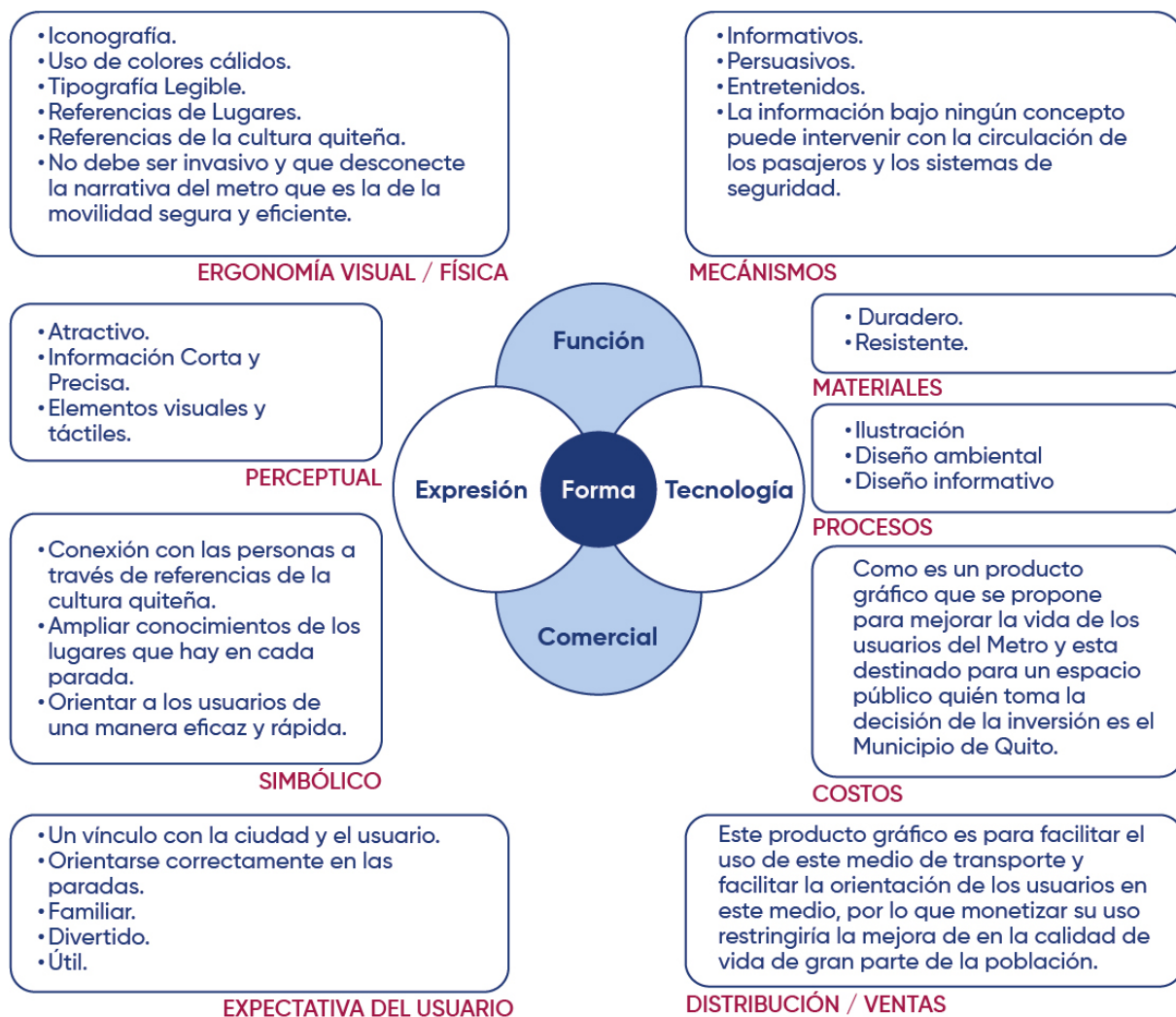
menten una sensación de desconexión al utilizar el metro. Además, contribuyen a que las estaciones no solo sean puntos de tránsito, sino espacios que comuniquen la identidad, entorno inmediato y la historia de la ciudad.

Al ser un sistema nuevo, el Metro de Quito tiene la oportunidad de evitar la

saturación visual y posicionarse como algo más que un simple medio de transporte, integrándose de manera significativa en la vida diaria de sus usuarios. Actualmente, el problema gráfico radica en que las estaciones no transmiten la ciudad, lo que provoca una desconexión con el entorno urbano por parte de los usuarios limitando su experiencia en el recorrido de este espacio.

### Figura 13

Esquema Vectores de la Forma



**Nota.** Esta figura muestra los requerimientos de diseño en cuanto a la función, expresión, tecnología y comercial del proyecto.

La aplicación de elementos visuales de la narrativa de la ciudad dentro de las estaciones, a través del diseño de información y ambiental, permitirá que los pasajeros mantengan una relación visual con la ciudad. Incorporar toques de humor en los gráficos o incluir mensajes ocultos podría ser clave, ya que esto forma parte esencial de la cultura quiteña. La personalidad local, visible en su lenguaje, actitud y expresiones artísticas cotidianas, puede reflejarse en el Metro para enriquecer la experiencia del usuario y reforzar su vínculo con la ciudad.

A partir de la información recopilada en entrevistas con distintos usuarios del Metro de Quito (Anexo 5) y el diálogo con el personal de este sistema de transporte (Anexo 4), se establecen los requisitos esenciales para el desarrollo de una propuesta gráfica que mantenga la conexión de los usuarios con la ciudad dentro de las estaciones y los oriente a través de ellas. El proyecto debe garantizar que los usuarios no

pierdan la conexión con la ciudad adentro de las estaciones. Además, debe promover el sentido de pertenencia hacia Quito y transmitiendo la identidad cultural dentro de este espacio.

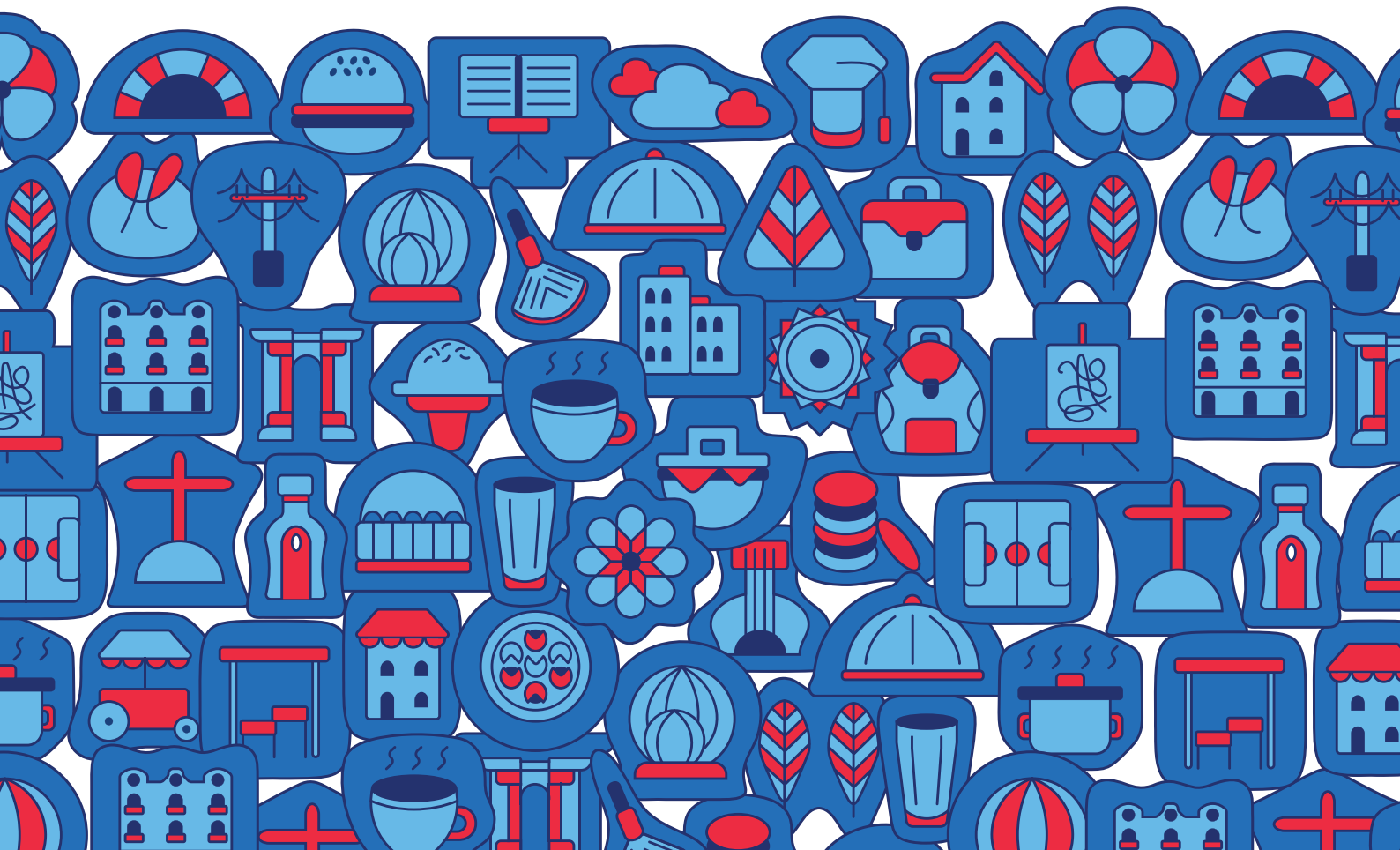
El diseño de esta propuesta integrará una narrativa urbana en cada estación, destacando el contexto específico y lugares importantes de cada parada, para generar una experiencia enriquecedora en estos espacios de transición peatonal. Se empleará un lenguaje visual claro y accesible que permita a los usuarios interactuar visualmente con la historia y cultura quiteña. Esta iniciativa contribuirá a mejorar la experiencia de los pasajeros dentro del metro, fomentando una mejor comprensión de su entorno urbano y reforzando el valor de este medio en la ciudad. Además, se busca generar un impacto positivo en la percepción de los usuarios, incentivando su uso y promoviendo su integración como un símbolo de identidad y orgullo para los quiteños.

**Figura 14**  
*Requisitos para el Proyecto*

N°	Requisitos
01	Los elementos gráficos de las narrativas debe tener relación con la ciudad.
02	Las estaciones deben tener su propia identidad diferenciadora de las demás.
03	Debe tener elementos gráficos sintéticos, claros y expresivos.
04	Ubicación clave que proporcione suficiente iluminación, distancia de visualización y permitan su percepción de forma directa mientras los usuarios caminan.
05	Debe conectar emocionalmente fomentando sentimientos de orgullo e identidad.
06	Conectar simbólicamente con los usuarios
07	Uso de colores que fomenten emociones.
08	Debe ser atemporal.
09	Representativo y que todas los usuarios lo entiendan.
10	La narración debe cumplir con "La regla de Tres" de Lupton, para que sean inmediatas o rápidas de entender.
11	Tamaño jerárquico y que no interfiera con la señalización.
12	Ubicación en lugares de descanso o transición lenta del usuario.

# 2.

# Desarrollo



## 2.1 Generación de la Idea

Para iniciar el desarrollo conceptual de este proyecto, se recurrió al método creativo de las asociaciones forzadas, una estrategia que permite conectar ideas aparentemente inconexas para estimular la innovación y generar nuevas soluciones visuales. Este enfoque fue fundamental para vincular elementos simbólicos de la ciudad con las posibilidades gráficas entorno a las estaciones del Metro de Quito.

Como señala Lupton (2015), “las asociaciones forzadas permiten descubrir relaciones inesperadas entre palabras, imágenes y conceptos, abriendo caminos creativos hacia ideas originales” (p. 20). A partir de este proceso, se exploraron vínculos entre la historia, elementos visuales de la ciudad, personajes y anécdotas contados a través de recursos gráficos y narrativos que guiarán las propuestas, acompañados de los quiteñismos típicos del hablar de los habitantes de la ciudad.

Como parte del proceso de ideación y aplicación del método de asociaciones forzadas, se identificaron diversos elementos visuales que conforman la identidad entorno a las estaciones del Metro. Esta recopilación de elementos busca ir más allá de lo evidente, rescatando lo simbólico, lo cotidiano y lo emocionalmente significativo del entorno urbano.

A través de la identificación de elementos como la flora, fauna, arquitectura, personajes y objetos del día a día, se construye una base visual que permite representar gráficamente lo que no se cuenta en el metro pero si en la superficie y vive en la experiencia del habitante. Estos elementos serán traducidos en piezas gráficas que articulan una narrativa visual que permitan al usuario conectar con memorias, historias y significados locales. Cabe recalcar que cada estación tienen sus elementos visuales únicos, pero en la Figura 15 se identifican los más relevantes.

**Figura 15**

v

Nº	Elementos Gráficos
01	Fauna: aves, mascotas
02	Flora: Árboles, flores
03	Comida
04	Arquitectura: Casas con techo de teja, casas modernas, edificios, centros comerciales, tiendas, plataformas, parques, estatuas.
05	Personajes: Ejecutivos, vendedores, deportistas, familias, estudiantes, artistas.
06	Frases
07	Historias

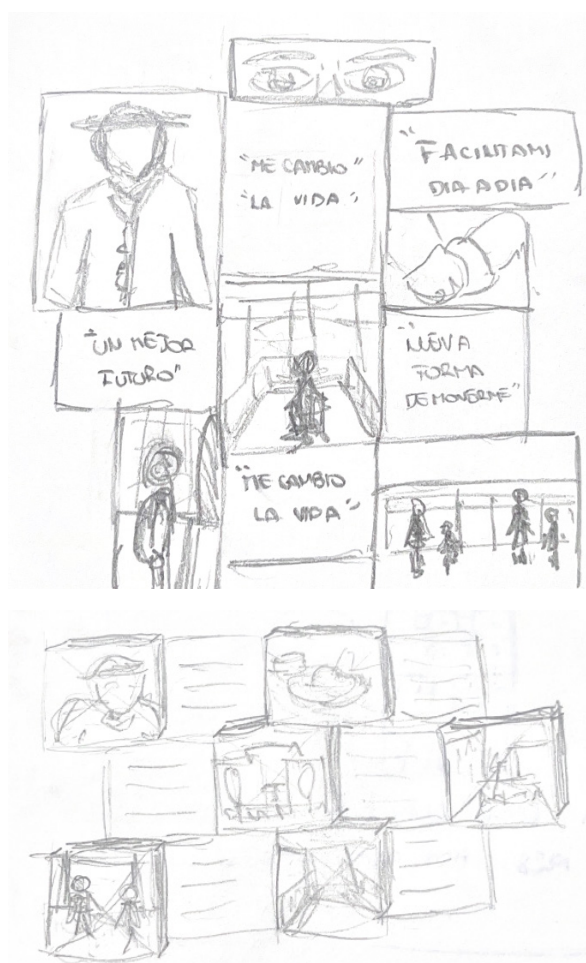
Para la primera idea se tomó en cuenta las palabras clave historia y andén, al asociarlas se generó el concepto “Lo que no se cuenta en el andén” en donde se busca mostrar cómo el metro no solo une lugares, sino también vidas de sus pasajeros. Se cuenta lo que ocurre en el andén esperas, miradas, silencios compartidos, nuevas rutinas, es tan valioso como el trayecto de este. Este concepto les da voz a esas microhistorias, transformando el espacio público en un medio narrativo.

De esta manera se busca visibilizar las historias humanas que el metro de Quito ha transformado, pero que no suelen ser reconocidas oficialmente. El foco está en los usuarios reales, los personajes que tenemos alrededor de cada estación, del sistema: las personas que han visto cambiar su rutina, conectar con otras personas, reducir distancias o abrir nuevas oportunidades gracias a este medio. Este enfoque rescata lo emocional, lo cotidiano y lo simbólico que habita en los andenes, donde cada paso puede contar una historia diferente.

La idea parte de recopilar testimonios reales de usuarios del sistema: personas que, en su cotidianidad, transforman su vida diaria a través del metro, ya sea para trabajar, estudiar, visitar familiares o moverse a través de la ciudad. Estos relatos serán documentados textual y fotográficamente. Se utilizará fotografías en blanco y negro reales de usuarios, espacios u objetos con elementos tipográficos para narrar emociones, recorridos y vínculos. Este estilo permite representar lo tangible y lo intangible a la vez.

La elección del blanco y negro permite eliminar las distracciones del color, enfocando la atención del espectador en las expresiones, emociones y relatos que transmiten las imágenes. Este tratamiento visual refuerza el tono íntimo y atemporal de los testimonios, otorgándoles un carácter universal y evocador. Además, estos colores ayudan a conectar simbólicamente con la idea de memoria y relato histórico, haciendo que cada microhistoria trascienda el momento puntual y se perciba como parte de lo que también ha construido el metro en la vida de cada uno de sus usuarios.

**Figura 16**  
Boceto de Idea 1

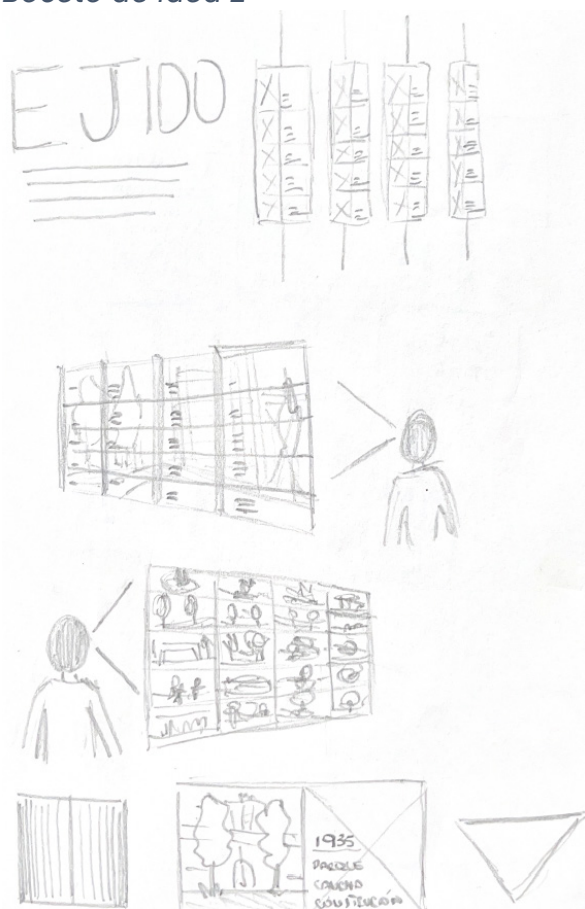


En la segunda idea se usó las palabras clave libros y riel, en donde surgió el concepto “La escalera del recuerdo” este concepto convierte el sistema de metro en una especie de libro abierto en movimiento, donde cada estación es una página escrita por quienes hicieron del exterior lo que es ahora, tanto espacios como personas. Esta propuesta se basa en una línea de tiempo visual que recorre lo largo de un pasillo de las estaciones, revelando así las historias y particularidades de los barrios.

Parte de los registros narrativos recogidos en los pequeños libros que entregan los agentes del metro, los cuales documentan personajes, anécdotas, costumbres y espacios relevantes de cada parada. Mediante la lectura de estos libros se extrajeron las fechas más relevantes que cuentan hechos históricos alrededor de las estaciones, rescatando así las fechas más importantes acompañadas de un texto guía.

De esta manera el recorrido del metro se convierte así en una secuencia de relato, donde cada estación es un capítulo con identidad propia. Se busca transformar el trayecto de los usuarios al entrar al metro en una experiencia de lectura visual rápida, donde los usuarios descubran que cada parada cuenta algo más que un nombre: cuenta una historia. Se busca rescatar el valor patrimonial, humano y cotidiano de cada lugar convirtiendo el sistema de transporte en un hilo narrativo de ciudad.

**Figura 17**  
Boceto de Idea 2



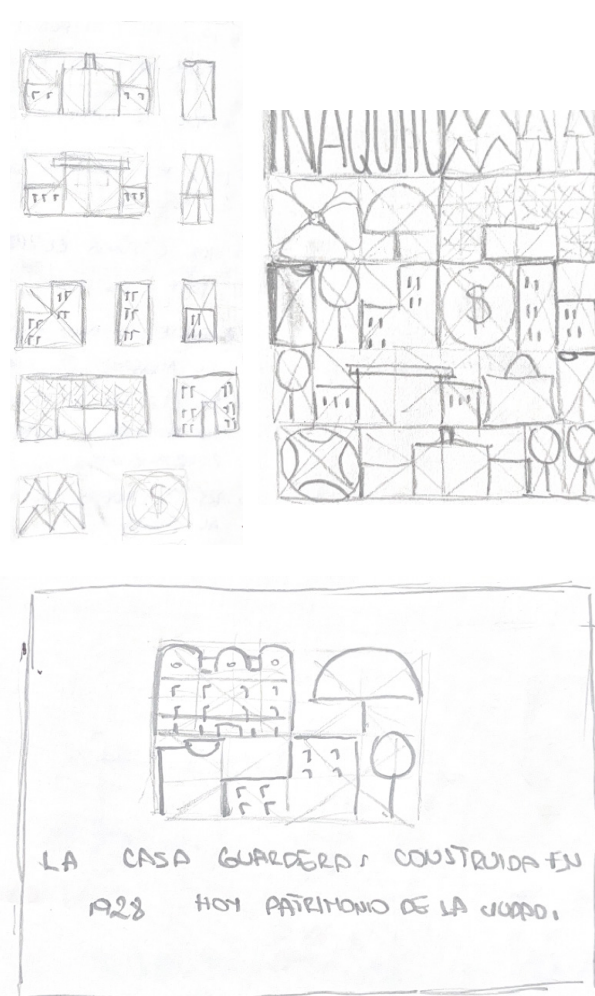
Por último para la tercera idea, se utilizó la asociación de las palabras rompecabezas y guía, para formar así el concepto "Entre líneas y formas" en donde se narra gráficamente lo que hace única a cada parada. En donde se muestra gráficamente los elementos cotidianos aunque muchas veces invisibles, y justo lo invisible es lo que forma parte esencial de las estaciones.

Así éstas se convierten en una pieza de símbolos gráficos que muestran su entorno exterior adentro de los pasillos del

metro. A través de esta propuesta parte de la idea de que cada estación del Metro de Quito no debería verse como un espacio genérico, sino como una extensión visual del entorno que la rodea. Por medio de la identificación de elementos claves como la flora, fauna, arquitectura y objetos, se construye una narrativa gráfica que hace visible lo que conforma su identidad. Cada pieza se presenta como un símbolo propio, y al unirse, estos fragmentos crean una lectura visual del entorno exterior.

Esto se logrará a partir de los libros entregados por los agentes del metro, en donde se rescatarán frases significativas que reflejan la esencia de cada parada. Estas frases serán interpretadas visualmente mediante elementos pictográficos que caractericen su contenido, construyendo así una narrativa gráfica modular, en la cual cada estación contará con una composición que al unirse, relatarán su identidad particular.

**Figura 18**  
Boceto de Idea 3

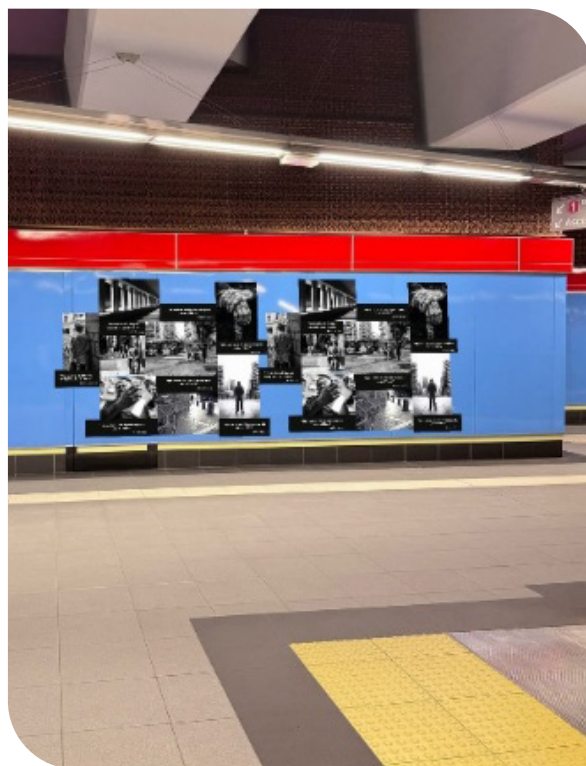
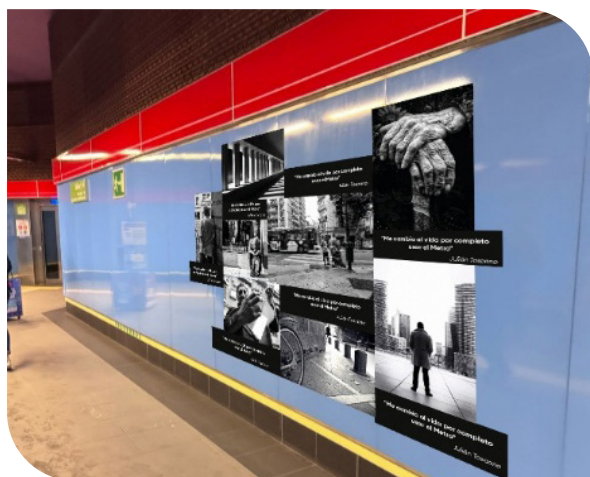


## 2.2 Exploración de la Forma

Para la primera propuesta “Lo que no se cuenta en el andén” se busca construir una narrativa visual, la exploración de la forma usa testimonios reales de los usuarios del metro con una narrativa visual basada en la fotografía relato y urbana. La forma gráfica se define a partir de una serie de fotografías documentales en blanco y negro, donde cada imagen retrata momentos cotidianos de las personas que desarrollan actividades alrededor de las estaciones y de ellas mismo como punto central.

El estilo gráfico se define a través de retratos reales, trabajados en escala de grises para enfatizar la expresión emocional y otorgar un carácter atemporal. Las imágenes serán intervenidas con breves frases o fragmentos testimoniales, que actuarán como puntos de anclaje narrativo. Se busca generar recuadros que resalten a los personajes (usuarios) en torno a las estaciones brindándoles jerarquía por tamaño y en otro recuadro de menos tamaño su microhistoria, formando un conjunto de esto que al unirse forman algo semejante a un collage fotográfico. Estos contenidos estarán ubicados en puntos estratégicos como los pasillos de acceso. De esta manera, el usuario podrá encontrarse con historias vivas mientras transita por el metro.

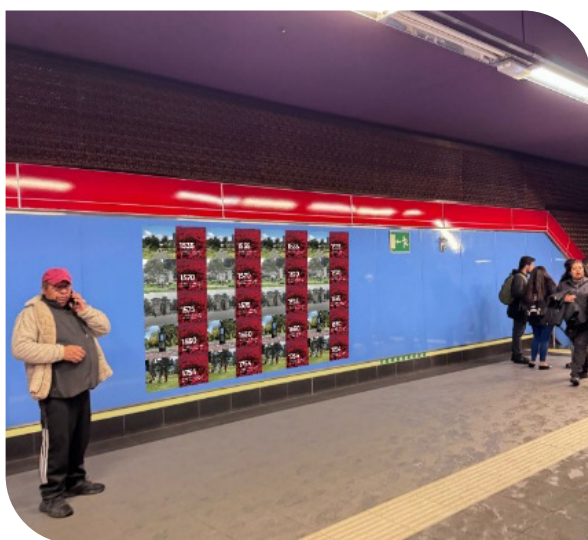
**Figura 19**  
*Exploración de estilo Idea 1*



La segunda propuesta “La escalera del recuerdo” se basa en representar una línea de tiempo gráfica que recorra la historia de la ciudad en su antigüedad hasta la actualidad, utilizando como base las narraciones y datos recopilados en los libros entregados por los agentes del metro. La forma visual adopta el símbolo de una escalera ascendente, donde cada peldaño representa una estación y un momento clave del desarrollo histórico.

Formalmente, se utilizará un diseño de secuencia gráfica lineal, trabajado con una recopilación de fotografías que muestren hechos históricos, personajes emblemáticos y lugares simbólicos entorno a las estaciones. Se empleará una paleta cromática sobria y diferenciada por épocas, reforzando la lectura cronológica. La ubicación estratégica de esta propuesta se dará en corredores de ingreso y en las paredes junto a las escaleras principales. El objetivo es ofrecer al usuario un recorrido visual que, a medida que avanza físicamente, también avanza en la historia de la estación.

**Figura 20**  
*Exploración de estilo Idea 2*



Para concluir la tercera propuesta “Entre líneas y formas” busca representar la identidad única de cada estación mediante una narrativa construida a partir de algunos de los elementos gráficos ya identificados en la Figura 15. La forma gráfica se desarrolla a través de un sistema de pictogramas modulares, cada uno de los cuales traduce una frase o concepto recogido en los libros de los agentes del metro en un símbolo visual claro acompañado de su respectiva frase para brindarle un contexto. El lenguaje gráfico se basará en líneas geométricas simples, estructuras limpias y composición modular flexible, que al unirse estos módulos se genere una narrativa visual representativa de cada estación.

El conjunto de pictogramas formará un mosaico que relata la diversidad de la parada, permitiendo ser entendido tanto individualmente como parte de una narrativa colectiva. Las aplicaciones se ubicarán en puntos estratégicos como zonas de compra de tickets, pasillos de acceso a los andenes y áreas de circulación lenta, de manera que el usuario pueda leer y reconocer los fragmentos del entorno mientras transita. El diseño buscará alta visibilidad, legibilidad rápida y conexión emocional a partir de formas simples pero cargadas de contenido simbólico para los usuarios.

**Figura 21**  
*Exploración de estilo Idea 3*



## 2.3 Evaluación del concepto y estilo

---

Se llevaron a cabo tres validaciones del concepto gráfico con el objetivo de orientar el proyecto. Estas son tres y se realizaron a tanto los docentes lectores y a profesores dentro de la universidad. Estas validaciones se encuentran en el Anexo 8 permitieron contrastar las tres propuestas, considerando los requisitos ya establecidos y buscando fortalecerlos. A partir de estas, se recopilieron observaciones clave que servirán como guía para ajustar el concepto.

Para concluir durante la evaluación con el lector Bogar Chanclay, se enfatizó la importancia de justificar con mayor solidez por qué el proyecto busca conectar simbólicamente a los usuarios del metro con su entorno urbano. Recomendó investigar referencias internacionales como Barcelona, Tokio o Londres para comprender cómo otras ciudades han convertido sus estaciones en hitos culturales. A nivel narrativo, sugirió no sobrecargar al usuario con múltiples historias, sino construir una única narrativa emocional que se desarrolle de forma fragmentada a lo largo del recorrido, por ejemplo a través de personajes como una niña o una mascota. Señaló que la propuesta más sólida gráficamente es la tercera, por su lenguaje visual propio, y que las otras propuestas deben fortalecerse con una mayor intervención personal.

También recomendó tomar elementos de cada propuesta, integrando la narrativa de la primera, la claridad visual de la segunda y el estilo gráfico de la tercera, y explorar recursos innovadores como animaciones secuenciales, repetición visual y elementos tridimensionales visibles desde el tren. Como conclusión, Bogar destacó que el proyecto tiene potencial si logra sintetizar emocionalidad, claridad visual e identidad gráfica en una sola propuesta potente, que conecte de forma inmediata con el usuario y trascienda lo decorativo para convertirse en una experiencia simbólica con sentido.

Por otra parte, en la evaluación con el lector Alejandro Rodríguez, se subrayó la importancia de profundizar en el enfoque urbanístico del proyecto, especialmente en torno a la apropiación simbólica de los espacios públicos y el concepto de los “no espacios”, es decir, lugares que normalmente no son percibidos como espacios significativos. Se recomendó investigar sobre urbanismo para comprender la relación entre los ciudadanos y el espacio público desde una mirada profesional. Alejandro valoró la intención narrativa del proyecto, especialmente cuando busca rescatar hitos arquitectónicos o históricos que generen conexión emocional, pero cuestionó que algunas propuestas entregan la información de forma demasiado directa, sin permitir al usuario descubrir por sí mismo.

Sugirió generar curiosidad a través de recursos más dinámicos, como intervenciones móviles, piezas interactivas o experiencias fragmentadas que conecten distintas zonas del metro. También recomendó tomar inspiración de artistas urbanos como Banksy y pensar en propuestas que, incluso sin tecnología o conexión a internet, permitan al usuario interactuar con el entorno. En cuanto al estilo gráfico, señaló que algunas propuestas aún carecen de fuerza propia y que es necesario pensar en experiencias visuales más participativas y contundentes.

Durante la validación con la docente Karla Betancourth se enfatizó la necesidad de transformar el proyecto en un sistema narrativo coherente, no en piezas aisladas. Recalcó que el metro, al ser un no-lugar, debe adquirir valor simbólico y emocional a través de experiencias significativas para los usuarios. Señaló que la propuesta aún tiene un enfoque demasiado turístico y no considera lo suficiente las conexiones cotidianas reales, como estudiar o trabajar, que generan vínculos emocionales espontáneos. Karla valoró la claridad visual de la tercera propuesta y la forma de los módulos.

Sugirió implementar experiencias interactivas donde el usuario tome decisiones dentro de una narrativa lúdica. Además, destacó la importancia de pensar el sistema de forma integral, conectando estaciones, pantallas y hasta las tarjetas del metro con una narrativa visual coherente.

Finalmente, recomendó reforzar el vínculo emocional mediante pequeñas “pastillas de información” que despierten la curiosidad del usuario y fomenten el deseo de guardar un recuerdo del recorrido, apelando a experiencias personales, no solo a datos históricos de la ciudad.

Como conclusión general, las tres validaciones coinciden en que el proyecto posee un fuerte potencial simbólico, pero requiere mayor cohesión narrativa, emocional y estratégica para consolidarse como un

sistema comunicacional efectivo dentro del metro. Se destacó la necesidad de construir una propuesta única que combine claridad visual, una identidad gráfica distintiva y una narrativa emocional fragmentada pero coherente, que permita al usuario conectar de forma personal y simbólica con cada estación del metro.

Además, se enfatizó la importancia de ampliar el enfoque más allá de lo turístico, incluyendo vínculos cotidianos y prácticos como el trabajo y la educación, que generan apropiación real del espacio. En suma, las observaciones refuerzan que el proyecto debe evolucionar de una suma de ideas gráficas hacia una experiencia narrativa integral que transforme simbólicamente el recorrido del usuario por el metro, anclándolo a la ciudad a través de lo emocional, lo visual y lo significativo.

## 2.4 Desarrollo del Prototipo

---

**T**ras el proceso de validación, se identificó que para resolver la desconexión simbólica entre los usuarios del Metro de Quito y su entorno urbano, era necesario reformular la propuesta hacia una experiencia más coherente y emocionalmente significativa. Las observaciones destacaron la importancia de construir una narrativa única que conecte al usuario desde lo simbólico, lo visual y lo emocional.

Se propone un nuevo concepto que reconoce el valor de la historia vivida en cada estación y busca activar recuerdos vinculados a lo cotidiano y a lo que ha sido olvidado. Así surge el concepto “El pasillo del recuerdo”, una narrativa gráfica secuencial de tres pasos que convierte al metro en un libro urbano en movimiento, donde cada estación revela a través de frases, símbolos, referencias a lugares y la cultura quiteña la historia viva que Quito ha tenido en el transcurso del tiempo para fortalecer así

el vínculo emocional que cada pasajero ha tenido con su entorno exterior inmediato alrededor de las estaciones del metro.

Por ende el material gráfico desarrollado busca transformar estos espacios funcionales en entornos que cuenten y reflejen el entorno inmediato, transformando el recorrido funcional en una experiencia de reconocimiento hacia la ciudad. Esto se materializa en un sistema de paneles impresos ubicados en las paredes del metro, diseñados para funcionar como una narrativa visual secuencial dentro del recorrido del usuario. Estos materiales no solo informan, sino que buscan generar una experiencia emocional que invite a los usuarios a reconocer su entorno y a vincularse emocionalmente con las paradas. Tal como indica Sara Caldas en su libro *Diseña, crea, siente*, “el diseño debe activar la memoria, el cuerpo y el sentimiento de pertenencia” (Caldas, 2021, p. 49), principio que fundamenta esta intervención gráfica.



El lenguaje gráfico se basa en la regla de tres de Lupton que busca construir a través de frases, pictogramas y formas geométricas simples una composición modular flexible, que permite generar una narrativa visual que representa la diversidad de cada parada. Estos al trabajar en conjunto forman una secuencia visual que conecta al usuario con el entorno que transita.

Visualmente, los pasillos funcionarán como una línea narrativa en movimiento, donde las frases actúan como disparadores de atención y conexión simbólica para así proseguir con los pictogramas que actúan como señales visuales que generan curiosidad y fortalecen el sentido de pertenencia del entorno exterior. Cada frase acompañada de una imagen intervenida será un disparador de conexión hacia un lugar, una anécdota o un aspecto cultural entorno a la estación y por otra parte los pictogramas refuerzan esta conexión. Como menciona Caldas (2021), “el diseño sensible nace cuando se conecta con lo cotidiano, lo íntimo, lo

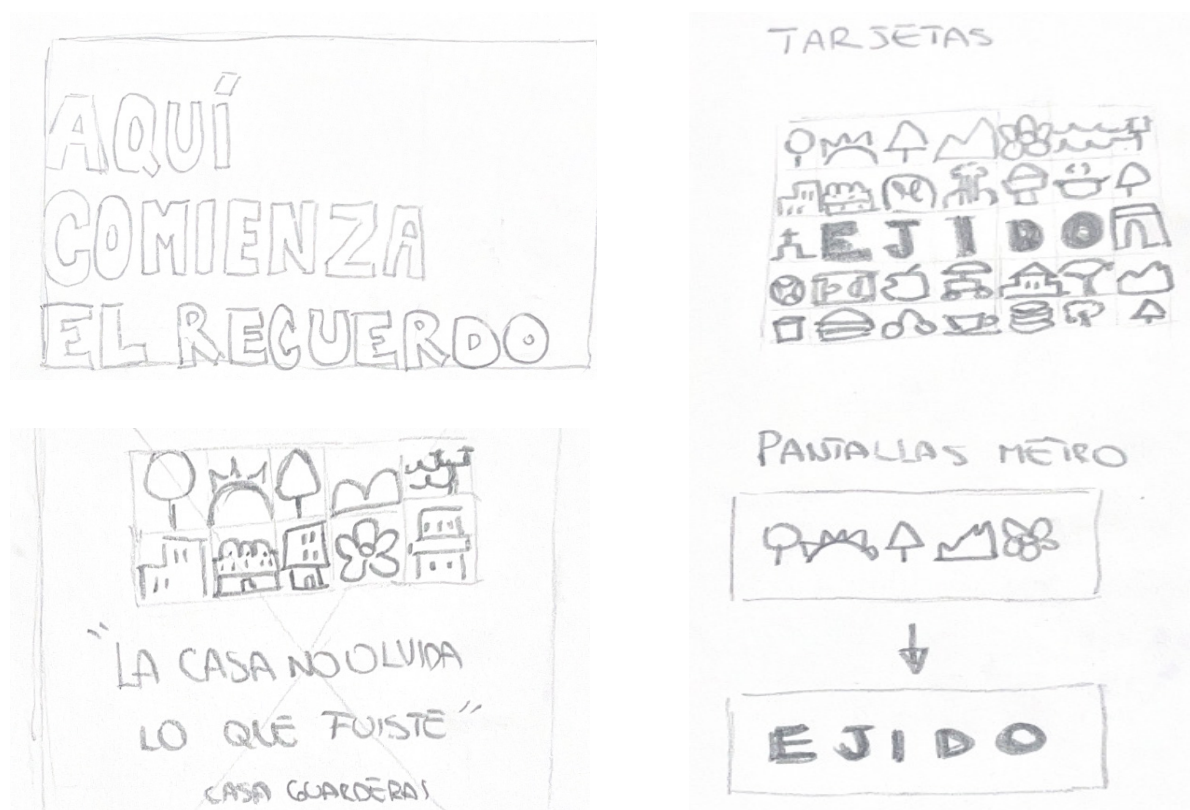
que ya es parte de nosotros pero necesita ser contado” (p. 58).

La propuesta busca generar una cercanía emocional con los usuarios al utilizar elementos que forman parte del imaginario barrial: flora, fauna, actividades y frases del entorno cercano de cada estación. Esta estrategia permite que el diseño funcione como un espejo simbólico que devuelve a los usuarios fragmentos de su propia historia urbana, transformando el recorrido funcional en una experiencia de reconocimiento y afecto hacia la ciudad.

El resultado de la propuesta no se limita a representar el entorno inmediato, sino que lo reinterpreta emocionalmente, activando memorias y generando vínculos simbólicos entre los usuarios y su ciudad a través de frases propias de la ciudad. Este enfoque fortalece la identidad local y convierte cada trayecto en el metro en una oportunidad para reencontrarse nuevamente con Quito.

### Figura 22

Boceto a detalle de la propuesta final.



El prototipo propuesto se compone de una serie de paneles impresos de gran formato que se ubicarán estratégicamente en las paredes del metro. Estos paneles están diseñados para ser leídos en movimiento, acompañando el flujo natural del usuario a lo largo de su trayecto desde el inicio que entran a la estación. Cada panel presenta una combinación de elementos gráficos y textuales: pictogramas que representan aspectos simbólicos del entorno acompañados de frases breves acompañadas de quiteñismos que generan un vínculo emocional con el lugar retratado.

El diseño de este material gráfico responde a la lógica narrativa de la “regla de tres” de Ellen Lupton, en donde la experiencia del usuario se estructura en tres momentos: primero, la llamada de atención e impacto visual a través de una frase que contextualiza al usuario; segundo, asociación del entorno inmediato a través de frases acompañadas de una imagen que contextualiza lo que se encuentra alrededor de las estaciones acompañadas de pictogramas; y tercero, la distribución de un elemento impreso colgado en los tubos de los vagones del metro los cuales el usuario puede llevar consigo e interactuar, donde conocerá más acerca de la historia de la estación y tiene la funcionalidad de un recuerdo que este puede llevar consigo, de igual manera este elemento transporta al usuario a través de un QR a la historia transcripción y adaptada de los libros elaborados ya por el Metro de Quito y que se entrega en las estaciones, de esta manera causar remembranza, una lección e interacción con este material propuesto.

Esta secuencia refuerza la simplicidad narrativa y permite una experiencia simbólica y emocional en tránsito. En palabras de Lupton (2019), “una secuencia en tres pasos describe un arco narrativo que se arma de prisa y proporciona una conclusión satisfactoria”. A través de este sistema, se busca evitar la sobrecarga de información (ya que es un espacio de transición rápida) y fomentar la conexión e identidad del espacio exterior en el interior.

Este sistema gráfico, basado en paneles fijos, prioriza una experiencia visual

coherente, clara y emocionalmente significativa. Desde una perspectiva compositiva, los paneles están organizados en una trama visual continua que acompaña el desplazamiento en ambos sentidos (ingreso y salida), facilitando una lectura rápida. La disposición de los contenidos permite que el diseño funcione tanto como señalética simbólica como una herramienta narrativa que fortalece la identidad cultural de la ciudad. Tal como afirma Lupton (2019), “el diseño no se limita a transmitir información, sino que invita a actuar, a moverse, a tocar y a explorar”, reforzando así el carácter emocional y participativo de la intervención.

La propuesta gráfica se construye a partir de una narrativa visual basada en síntesis gráfica (pictogramas), que representan elementos simbólicos del entorno inmediato de la estación El Ejido. Estos elementos fueron seleccionados a partir de un análisis del espacio urbano y su contexto cultural, social y natural del entorno. El objetivo es ofrecer al usuario una experiencia intuitiva y emocional, donde cada figura visual actúe como disparador de memoria, reconocimiento o identificación con el lugar. Estos pictogramas fueron extraídos de distintas categorías: flora, fauna, arquitectura, gastronomía, deportes, cultura, personajes y elementos propios del parque.

El uso de pictogramas dentro del prototipo responde a la necesidad de construir un sistema gráfico accesible, directo y universalmente comprensible por los usuarios del Metro de Quito. Como señala González Miranda (2012), “los pictogramas permiten representar gráficamente un mensaje de forma sintética y rápida, sin necesidad de recurrir al lenguaje escrito” (p. 33). Esta cualidad los convierte en un recurso ideal para espacios de tránsito, donde el tiempo de lectura es reducido y la claridad visual es esencial y los hace el perfecto acompañante para los niveles propuestos.

A continuación en la Figura 23 se puede apreciar las distintas categorías de los pictogramas y los nombres de cada uno de estos.



**Figura 23**  
Pictogramas

Flora



Clima



Deportes



Elementos de la ciudad



Cultura



Gastronomía

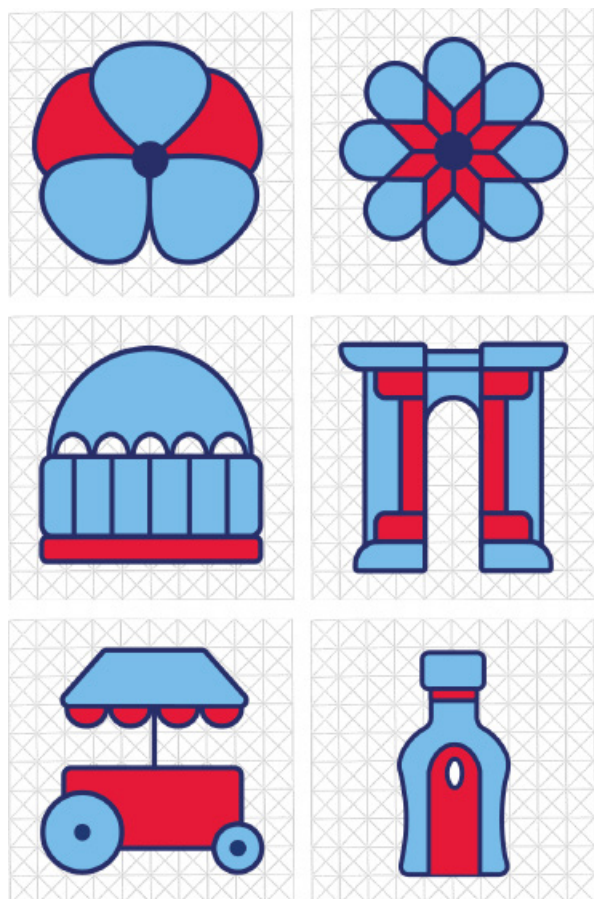


Lugares Propios de El Ejido



El sistema visual del prototipo se construye a partir de la línea gráfica que ya maneja el Metro de Quito (Anexo 9), donde se tomo la base para los pictogramas desarrollados. Para estos se utilizó una malla base de ángulos a 45°, lo que permitió mantener una coherencia estructural y una síntesis formal precisa en cada uno de los íconos. Esta retícula favorece la construcción de formas visualmente equilibradas, optimizando tanto la legibilidad como la armonía interna del sistema. Según González Miranda (2012), el uso de una malla estructural permite establecer proporciones coherentes entre los elementos y “facilita el control del ritmo visual dentro de un conjunto gráfico” (p. 64)

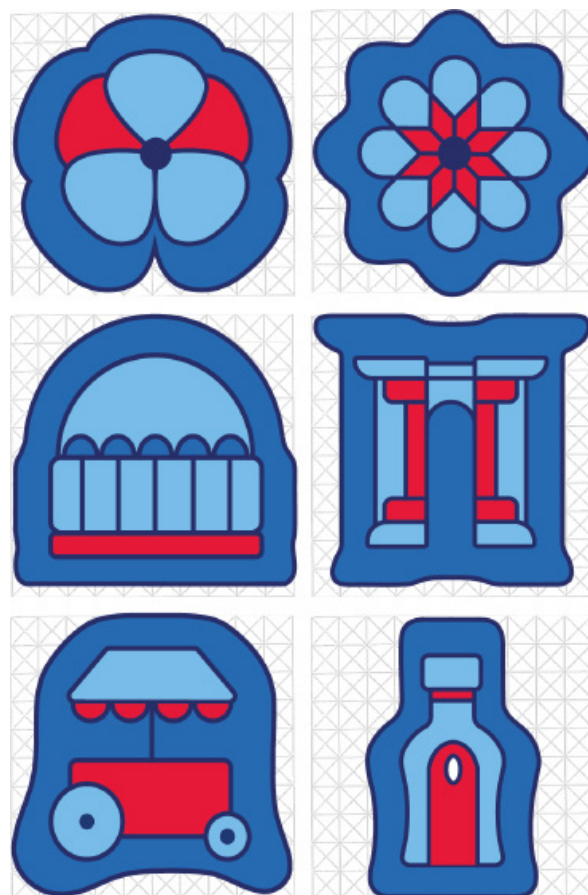
**Figura 24**  
*Pictogramas en retícula de 45°*



Los pictogramas fueron diseñados en un formato cuadrado con un marco que es su propio contorno con terminaciones redondeadas que suavizan la percepción visual y los asemejan a stickers. Se emplearon formas cerradas y llenas, priorizando la claridad del contorno sobre el relleno, lo que se traduce en una lectura rápida y efec-

tiva incluso a pequeña escala. En cuanto a su morfología, se optó por pictogramas lineales e irregulares en ciertos, con predominancia de trazos simples, aunque se permitieron variaciones en simetría cuando el contexto lo exigía.

**Figura 25**  
*Pictogramas con marco*



El conjunto sigue los principios sintácticos del diseño de pictogramas: consistencia gráfica, nivel de iconicidad medio-bajo y simplificación de detalles sin pérdida de reconocimiento. Esta homogeneidad no solo garantiza unidad estética, sino que también fortalece la relación entre los elementos individuales y el entorno urbano donde se insertan. Como señala la autora, “un pictograma no debe competir con la realidad sino interpretarla de forma visual y funcional” (González Miranda, 2012, p. 89).

El segundo componente del contenido la propuesta es una serie de frases breves que van en los paneles y funcionan como disparadores retóricos, construyendo una conexión emocional inmediata con el usuario. Estas frases no cumplen una fun-

ción únicamente informativa, sino que apelan a la memoria afectiva del transeúnte. Su propósito es generar reconocimiento, evocación y sentido de pertenencia a través del lenguaje. Estas cumplen una función clave dentro del sistema gráfico al convertirse en recursos retóricos que fortalecen la conexión emocional con los usuarios. Inspiradas en figuras como la metáfora, la metonimia y la anástrofe, estas frases activan recuerdos, afectos y símbolos compartidos que remiten a la vida cotidiana del entorno urbano.

En el contexto quiteño, estas figuras retóricas resultan especialmente efectivas: la metáfora permite representar lo íntimo a través de comparaciones afectivas; la metonimia evoca una totalidad simbólica a partir de un solo objeto reconocible; y la anástrofe añade musicalidad y sorpresa al alterar el orden habitual del lenguaje, conectando así con expresiones propias del habla popular cotidiano que tenemos en la ciudad. Como señala Mariani (2019), “la gramática se presenta como el modo más apropiado de expresar y hacer escuchar las propias ideas” (p. 25). En este sentido, las frases no solo complementan la imagen, sino que constituyen un puente simbólico que articula lo visual con lo verbal en una experiencia afectiva para las personas.

En este sentido, se incorpora la retórica como articulación visual y verbal, entendida como el arte del discurso dispuesto para persuadir emocionalmente al espectador, como explica Mariani (2019): “la retórica es el arte del discurso predisposto para persuadir a alguien (convencerlo o hacerle cambiar de opinión) con un lenguaje refinado” (p. 26). Este uso del lenguaje expresa y activa la memoria colectiva a través de frases breves que no solo se leen, sino que se sienten como son los quiteñismos, varias frases y palabras extraídas del libro de Edgar Allan García “Quiteñismos” y también rebuscados de nuestra propia cultura.

En cuanto al sistema tipográfico usado para la intervención de los dos primeros niveles está orientado a lograr una comprensión rápida, dado que se trata de una experiencia en movimiento por lo cual el tiempo de lectura es breve y el mensaje debe ser directo. Por este motivo se eligió

en primer lugar la tipografía Inter, una sans serif geométrica diseñada para entornos digitales y físicos, que ofrece una lectura fluida tanto en distancias cortas como larga, perfecta para este espacio.

Esta tipología permite optimizar la legibilidad en pantalla y en señalética debido a los pesos tipográficos que maneja haciendo uso de diferentes pesos en los siguientes casos: Bold para enfatizar alguna palabra clave dentro de las frases que acompañan los pictogramas para hacer referencia a este mismo, generando puntos de énfasis visual y emocional; y Regular para el resto del texto, manteniendo una lectura clara y continua en los paneles.

**Figura 26**  
*Tipografía Inter*

# Inter

Aa Bb Cc Dd Ee Ff Gg Hh Ii Jj  
Kk Ll Mm Nn Ññ Oo Pp Qq Rr  
Ss Tt Uu Vv Ww Xx Yy Zz  
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 . , ; / ' "

Y para complementar se utilizó la tipografía Dancing Script, una fuente manuscrita de estilo fluido y expresivo que aporta calidez y cercanía al mensaje. Esta tipografía se eligió por su carácter más emocional y humano, ya que su trazo cursivo evoca lo hecho a mano, lo cotidiano y lo afectivo, cualidades que refuerzan la intención simbólica de este nivel, aparte tiene semejanza en la identidad de Quito.

Dancing Script funciona como un contrapunto visual frente a la estructura racional de la tipografía Inter utilizada en los niveles anteriores. Su uso está enfocado en frases destacadas o elementos narrativos que requieren una lectura más íntima, activando la memoria emocional del usuario.

Esta elección permite reforzar la conexión afectiva con el mensaje, apelando a la sensibilidad del lector y creando un ritmo visual contrastado pero armónico dentro del sistema gráfico general.

**Figura 27**  
*Tipografía Dancing Script*

# Dancing Script

Aa Bb Cc Dd Ee Ff Gg Hh Ii Jj Kk

Ll Mm Nn Ññ Oo Pp Qq Rr Ss Tt

Uu Vv Ww Xx Yy Zz

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 . . . : / '

Con esta base, se tomó la decisión de elaborar lettering para el primer nivel, utilizando la tipografía Dancing Script, tratada específicamente para evocar calidez y autenticidad en cada frase. Se desarrollaron cuatro frases con un diseño personalizado, enfocadas en reforzar una conexión simbólica y emocional con el usuario.

El uso del lettering como recurso gráfico va más allá de lo decorativo, se constituye una estrategia visual para conectar emocionalmente con el espectador a través de trazos únicos y expresivos. Según Mas-trangelo (2015), “es el arte de escribir las letras, artística y correctamente formada, siguiendo diferentes estilos; pero también puede entenderse como el conjunto de rasgos que caracterizan la escritura de una persona o de un documento” (citado en Vaca González, Cardona Bedoya, & Valero Pacheco, 2023, p. 14). Esta dimensión permite que cada frase diseñada tenga un carácter único que dialogue simbólicamente con el entorno urbano de la estación El Ejido y también resaltando los rasgos propios que tiene la ciudad de Quito.

Además, el lettering es considerado “el arte de dibujar letras” y uno de los elementos básicos en la creación de campañas, logos e identidad visual. “Mediante

el uso de las tipografías se apoya en la expresión dado que busca el juego entre las líneas, las formas, las imágenes, los textos y los materiales utilizados” (Vaca González, Cardona Bedoya, & Valero Pacheco, 2023, p. 15). Esto refuerza su idoneidad como soporte visual en un espacio público, ya que involucra tanto la estética como la comunicación efectiva del mensaje.

Finalmente, su aporte simbólico en espacios gráficos se fundamenta también en que “el lettering aporta una personalidad propia a las creaciones realizadas, generando un sello característico de la marca, desarrollando una identidad que vincula la dimensión emocional y racional desde una perspectiva creativa y auténtica” (Vaca González, Cardona Bedoya, & Valero Pacheco, 2023, p. 17), lo cual se alinea con los objetivos de este proyecto: generar vínculos emocionales con los usuarios del metro a través de mensajes únicos, cercanos y visualmente atractivos. También refuerza como se percibe la ciudad.

**Figura 28**  
*Lettering Primer Nivel*



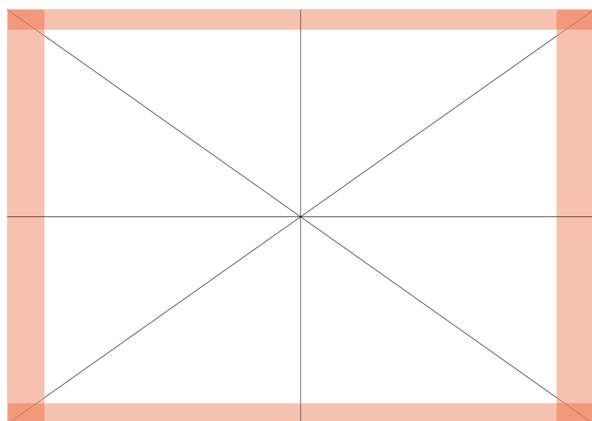
Figura 29  
Frases Primer Nivel



En este segundo nivel del sistema gráfico, se busca consolidar una experiencia visual coherente y emocionalmente significativa dentro del espacio de la estación. Para lograr esto, se trabajó con una retícula en "X", compuesta por dos diagonales que atraviesan el área del panel y que permiten organizar el contenido de forma estratégica. Esta estructura no solo facilita la disposición armónica de los elementos, sino que también ofrece un ritmo visual que dirige intuitivamente la lectura del usuario dentro de este espacio y distingue de manera rápida imagen, texto y demás componentes gráficos en este nivel.

El uso de esta retícula favorece una jerarquía clara entre los distintos niveles de información. Por un lado de la composición, se colocan las imágenes generadas por inteligencia artificial que ganan protagonismo dentro del sistema visual, sirviendo como representaciones del lugar que se habla en los textos. Y al otro lado, se ubica el texto en líneas de flujo visual que facilitan una lectura continua, desde la parte superior a la inferior, alineados a la derecha o izquierda según corresponda la distribución de la imagen.

**Figura 30**  
*Retícula Segundo Nivel*



En cuanto a la tipografía, se emplea los tipos ya mencionadas anteriormente, donde Dancing Script se emplea para los títulos y frases clave, destacándose por su carácter manuscrito, expresivo y afectivo, así mismo también por su color, donde este estilo aporta un tono íntimo con lo que ya maneja la marca de la ciudad. Además a nivel jerárquico, esta tipografía se usa en ta-

maños superiores para señalar directamente el nombre del lugar al que hace alusión cada panel.

Complementariamente, Inter se utiliza para los cuerpos de texto. Esta tipografía fue seleccionada porque permite una lectura eficiente y rápida incluso a la distancia. Más allá de su funcionalidad, se vincula también simbólicamente al entorno y a los usuarios mediante el uso de queteñismos y retóricas. De este modo, no solo se comunica información, sino que se activa la memoria afectiva del usuario al reconocerse en expresiones propias de su entorno cultural.

Para mantener la cohesión con los otros niveles del sistema gráfico, se incorporan dos elementos de anclaje visual. En la parte inferior del panel se incluye una franja continua compuesta por los pictogramas, previamente definidos en el sistema. Estos actúan como un hilo narrativo que conecta estaciones, espacios y niveles, reforzando la unidad gráfica. En la parte superior, una franja complementaria, de menor jerárquica pero integrada visualmente con los colores propuestos, contiene en una esquina el nombre de la estación correspondiente.

Adicionalmente, cada panel integra una imagen generada por inteligencia artificial que representa el elemento mencionado, proporcionando al usuario una referencia visual directa al exterior y reforzando el vínculo simbólico con su entorno. En total, se desarrollaron nueve de estos elementos gráficos para reforzar la cone-

**Figura 31**  
*Pieza Gráficas Segundo Nivel*



xión emocional entre el trayecto dentro del metro y el exterior de la estación.

En conjunto, este segundo nivel responde tanto a objetivos informativos como afectivos: estructura la información de manera clara y estratégica, establece una jerarquía visual lógica y envolvente, y, al mismo tiempo, genera una conexión emocional con el lugar a través de recursos gráficos, lingüísticos y simbólicos. Así cada estación cuenta un fragmento de la historia y entorno de su exterior inmediato.

Se tomo varias consideraciones para la elección del color, si bien no es una condicionante directa del sistema gráfico, sí constituye un factor ambiental clave dentro del Metro ya que afecta la percepción y la eficacia de cualquier intervención en el espacio, así mismo este sistema no debe competir con la señalética propia del lugar.

Por otra parte la estación del Ejido presenta combinaciones cromáticas de altísima saturación (azules, amarillos y rojos) que resultan visualmente agresivas y poco favorables para la lectura y permanencia en el espacio. Esta estética, lejos de conectar emocionalmente con el usuario, lo aísla del entorno para que no permanezca dentro de espacio por mucho tiempo.






**Figura 32**  
*Fotografía del espacio del Metro*



Frente a esta problemática, la propuesta cromática adopta una estrategia de adaptación ante esta situación. En lugar de introducir nuevos colores y compitan con la paleta ya existente, se decide trabajar a partir de los colores que el Metro como identidad ya maneja, como los son azul, rojo, celeste y blanco.

Esta paleta cromática se emplea en todos los elementos gráficos propuestos y se les coloca sobre una base blanca lo cual permite al sistema respirar y destacarse sin entrar en conflicto con los colores del espacio. El uso del color blanco cumple una doble función: por un lado, actúa como elemento de contención visual para los elementos propuestos, ya que es un color neutro, limpiando el espacio saturado y facilitando la lectura de las frases y haciendo que destaquen en los espacios del metro.

**Figura 33**  
*Paleta cromática usada*

	# 282e68
	# 2e69b2
	# 79bde9
	# e62337
	# ffffff

**Figura 34**  
Material Gráfico 2do Nivel

Estación Ejido

# Planetario

Quito también cabe en una **estrella**.



Estación Ejido



# Arte

El barrio **pinta** lo que no olvida.



Estación Ejido

# Casa de la Cultura

Donde se **aplau**de lo que realmente somos.



Estación Ejido



# Orquesta Sinfónica

Aquí hasta el silencio **suen**a a Quito.



Estación Ejido

# Gastronomía

Hasta el **com**bo tiene su historia.



Estación Ejido

# Casa Guarderas

Esta casa **chulla** también **guarda** la ciudad.



Estación Ejido



# Arco de la Circasiana

Pasar este **arco**, es recordar la historia.



Estación Ejido



# Educación

Donde se **sueña** despierto para el futuro.



Por último para el tercer nivel se toma en cuenta la remembranza, donde se busca que el usuario recuerde lo que existe fuera del metro mediante un elemento interactivo. El material está colgando en los tubos del metro y consta de dos partes:

Un vagón del metro impreso con forma troquelada, que hace de contenedor.

**Figura 35**  
Vagón del Metro



Una tarjeta, que introduce la historia de la estación El Ejido; incluye un QR que dirige a una versión adaptada para móviles, basada en los libros de historia de la estación que entrega el personal del metro.

**Figura 36**  
Tarjeta del vagón



El objetivo de este material es que los usuarios vivan una experiencia simbólica y localizada, que los conecte con su entorno a través de una frase central:

“¡Captura el momento, encuentra tu lugar en El Ejido y cuéstanoslo!”

La intención es que las personas capturen una imagen de lo que para ellas representa El Ejido o interactúen escaneando la tarjeta, generando así un vínculo emocional con el lugar. Esta acción configura una estrategia de marketing directo interactivo, al establecer una comunicación directa entre el sistema, el metro y el usuario.

Como explican Gázquez-Abad y de Cannière (2008), “el marketing directo se configura, principalmente, como un medio que la organización tiene para poder comunicarse de forma directa con sus clientes actuales y potenciales” (p. 106). Además, destacan que “uno de los aspectos que ha motivado el crecimiento del marketing directo es su capacidad para alcanzar directamente al público objetivo, obteniendo información relevante y, a partir de ella, construir relaciones duraderas” (p. 109).

Con esto, el tercer nivel activa la memoria sobre el entorno del usuario y por otra parte invita a la participación, para que las personas compartan esto en sus redes sociales y etiquetan al metro. Este enfoque no solo refuerza el vínculo emocional con la estación, sino que también convierte a los usuarios en protagonistas activos de la experiencia urbana.

Por último, este nivel requiere integrar la información de los libros entregados por el personal del Metro, los cuales son de difícil acceso para el público general. Por ello, se transcribe y adapta esta información a un formato digital y rápido de leer, sin perder la esencia del contenido original.

Según el Centro Regional para el Fomento del Libro en América Latina y el Caribe (CERLALC), las tecnologías digitales ofrecen ventajas significativas al momento de presentar información, ya que “los entornos de lectura digital ofrecen formas de presentar la información que son difíciles o imposibles de conseguir en textos impresos” (CERLALC, 2020, p. 15). Estas características permiten configurar contenidos que luego pueden resumirse y estructurarse para facilitar la lectura rápida y eficiente.

Además, el mismo estudio afirma que “los materiales digitales pueden adaptarse al nivel de competencia de cada individuo, lo que posibilita procesos de aprendizaje flexibles que se adecuan a las necesidades y el desarrollo de cada lector” (CERLALC, 2020, p. 17). Esto es clave para este proyecto: al priorizar una lectura dinámica y ágil, se garantiza que los usuarios puedan conectarse emocionalmente con la historia de la estación, sin sentirse abrumados por el texto completo.

Para el diseño de este material se tomo las siguientes consideraciones de diseño fundamenta en estudios sobre legibilidad y comprensión lectora. Como señala Barrio (2023), “la legibilidad se refiere a una serie de características de un texto escrito que permiten una lectura rápida y una buena memorización” (p. 20), lo cual resulta esencial en un entorno de tránsito como el metro. Asimismo, Álvarez Alberdi (1993) afirma que las técnicas de lectura eficaz “pretenden aportar [...] la ayuda necesaria para leer rápidamente, comprender y recordar bien lo leído” (p. 2), reforzando la importancia de estructurar el contenido pensando en el usuario en movimiento.

En base a estos principios, el contenido del libro digital se diseñó este contenido teniendo en cuenta que es de lectura rápida, se uso una columna para el texto con una fuente sans serif legible, la tipografía Inter ya especificada, del tamaño equivalente a 11 pts y para títulos y subtítulos Dancing Script también ya especificada, con su respectiva jerarquía por tamaño y color con respecto al texto.

Se consideró el uso de un interlineado de 14 y se optó por una alineación izquierda en bandera, ya que permite una lectura más cómoda y natural. Tal como señala Castellino (2010), “la mejor legibilidad se consigue con una alineación izquierda en bandera a la derecha” (p. 8), recomendación especialmente importante para contenidos breves que deben leerse en tránsito, como es el caso de este material en el metro y el uso de márgenes anchos para cuando el usuario scrollee a la siguiente página.

También para optimizar la experiencia de lectura en el libro digital se aplicó una estructura que no supera los 60 caracteres por línea, lo que equivale a 10–12 palabras, tal como recomienda Castellino (2010, p. 6): “Cuando trabaje con texto seguido, utilice un promedio de unos 60 caracteres por línea (de diez a doce palabras)”. Esta longitud facilita la lectura continua y reduce la fatiga visual, especialmente útil en dispositivos móviles y espacios de tránsito como el metro.

Estas proporciones decisiones permiten una lectura ágil y cómoda en dispositivos móviles, reduciendo la fatiga visual y favoreciendo la retención del contenido en recorridos breves. Además, se incorporaron imágenes representativas del contenido de cada página, tratadas con el mismo estilo visual aplicado en el segundo nivel del sistema gráfico. Esto no solo mantiene la coherencia estética y narrativa del proyecto, sino que también aporta dinamismo a la lectura, enriqueciendo la experiencia del usuario y fortaleciendo el vínculo entre texto e imagen.

**Figura 37**  
Diagramación del Libro del Metro Digital

## La Historia en torno al Parque de El Ejido

Todo es presencia,  
Todos los siglos son esté presente.  
Octavio Paz

Quito no nació de la nada. La ciudad fue dibujada, no sobre papel, sino sobre tierra ancestral, con una reunión en una choza de bahareque un 25 de enero de 1535. Allí, el cabildo trazó los límites de una ciudad que recién empezaba a soñar con ser capital. Entre pastizales, montañas y lagunas, nació también el Ejido: una vasta llanura que no solo sirvió para pastorear caballos y ganado, sino para marcar el pulso del tiempo.

Las lagunas del Ejido, la cercana y la postrera, eran espejos naturales del alma del territorio. Aguas dulces donde bebían los animales, descansaban los conquistadores y se tejía la vida cotidiana de una urbe en formación. Alrededor de ellas crecieron tierras asignadas a españoles e indígenas, campos de batalla como el de Anaquito, y relatos como el del virrey Blasco Núñez de Vela, cuya cabeza rodó como advertencia entre los ecos del páramo.

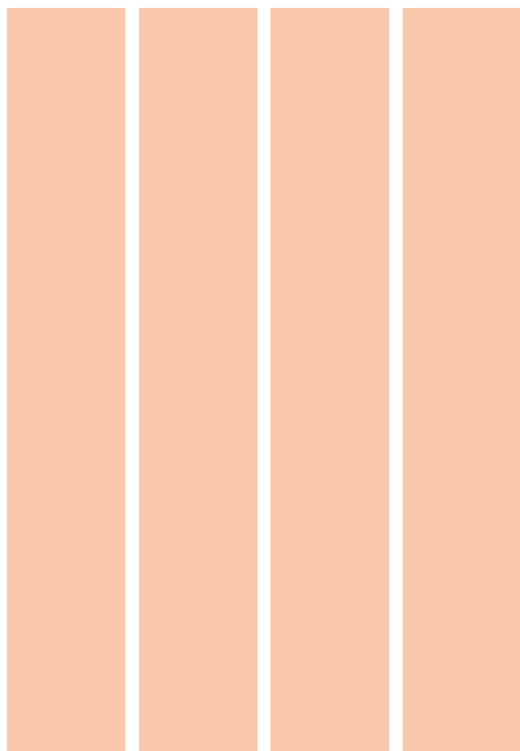
La historia del Ejido es también la historia de la pérdida. De tierras comunales que se fueron fragmentando, de hierbas aromáticas sustituidas por estancias privadas, de comuneros desplazados por poderes coloniales. Pero en medio de estas tensiones, el Ejido se mantuvo como un espacio compartido: testigo de erupciones, cenizas y miedo; de indígenas asentados con esperanzas quebradas; de huertas, caminos y encuentros que se mezclaban entre mestizos, españoles y nativos.



Por último, se llevó a cabo la diagramación de todos los contenidos de este recurso digital empleando una malla modular, la cual permitió establecer una distribución clara, equilibrada y coherente de la lectura. Esta retícula no solo facilitó el ordenamiento lógico del contenido textual, sino que también ayudó a jerarquizar la información y permitió el apoyo visual en imágenes, permitiendo que el usuario navegue de manera intuitiva.

Las mallas modulares son un recurso clave en el diseño editorial y digital, ya que permiten dividir el espacio en bloques regulares que ayudan a mantener la coherencia visual, organizar mejor los elementos y establecer relaciones de proximidad y alineación entre ellos. En este caso, la elección de una retícula de cuatro columnas responde a la necesidad de adaptarse a distintos tamaños de pantalla, especialmente en dispositivos móviles, y asegurar una lectura cómoda en desplazamientos breves o pausas rápidas, como las que ocurren durante el trayecto en metro.

**Figura 38**  
*Retícula Modular*



Gracias a esta estructura, se ubicaron las imágenes en los costados del texto, específicamente aquellas que represen-

taban visualmente lo que se describía en cada sección. Esto no solo refuerza la comprensión lectora al ofrecer un apoyo visual inmediato, sino que también contribuye a establecer un vínculo emocional más fuerte con el lugar, al permitir que el usuario vea aquello de lo que se está hablando en la historia.

**Figura 39**  
*Primer Nivel*



Para finalizar la composición del sistema gráfico, las frases cumplen un rol clave al estructurar el mensaje según la regla de tres de Lupton ya mencionado, así se extrajo que la narrativa visual debe llegar al usuario en tres niveles. El primer nivel es la llamada de atención, donde una frase breve y enunciativa, estructurada con quites y ñismos, ubicada al inicio de los pasillos del metro, actúa como detonante narrativo a través del lettering para los usuarios; su objetivo es generar expectativa y predisponer emocionalmente al usuario para lo que se viene más adelante en su trayecto dentro de esta estación del Metro.

El segundo nivel se desarrolla a lo largo del trayecto mediante frases que acompañan a los pictogramas, contextualizándolos con expresiones que aluden a la memoria colectiva, los saberes locales o

emociones cotidianas. Así mismo estas frases están relacionadas con los lugares significativos del entorno de cada estación para así recordar a los usuarios que estos lugares forman parte de su vida cotidiana aunque no se den cuenta. Así mismo, son reproducibles en las pantallas de los vagones para aludir a donde vas a llegar a continuación.

**Figura 40**  
Segundo Nivel



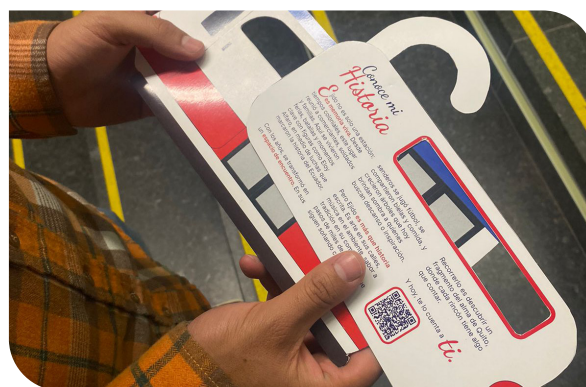
Finalmente, el tercer nivel se materializa como un ejercicio de repetición simbólica y emocional. A través de un conjunto gráfico impreso compuesto por un vagón ilustrado y una tarjeta insertada en su interior, se refuerzan los elementos visuales del sistema con una función complementaria: consolidar el vínculo emocional entre el usuario y la estación El Ejido. Estos materiales, colgados en los tubos del metro, presentan pictogramas ya vistos en los niveles anteriores junto con un texto clave que lleva a una versión digital adaptada de la historia de la estación. Esta estrategia busca que el usuario reconozca elementos previamente experimentados y los relacione con

su entorno inmediato al salir de las estaciones, activando así la memoria y generando una conexión simbólica que trasciende el trayecto físico. En otras palabras, invita a los pasajeros a recordar, reconocer y contar su propia versión del Ejido.

Tal como señala Lupton (2019), “los seres humanos buscamos y creamos patrones de forma activa mientras navegamos por nuestro entorno y nos sentimos intrigados, estimulados y, en ocasiones, frustrados cuando los patrones se rompen” (p. 11). En este sentido, la composición de la propuesta organiza el recorrido del usuario mediante una narrativa secuencial que combina frases, símbolos y ritmos visuales que permiten reconocer, anticipar, recordar y también participar.

La repetición simbólica de elementos a lo largo del trayecto dentro de este espacio tanto en los paneles propuestos, como en otros soportes del metro, no solo facilita la orientación, sino que genera un sistema reconocible y simbólico para los usuarios. Así, el diseño no solo comunica, sino que también acompaña a los pasajeros ayudándolos a encontrar sentido y pertenencia en su entorno cotidiano.

**Figura 41**  
Tercer Nivel



## 2.5 Detalles técnicos y de producción

**E**l presente apartado detalla las características técnicas de cada uno de los tres niveles que componen el sistema gráfico de “El pasillo del recuerdo”, así como los procesos de impresión, materiales utilizados, medidas, métodos de instalación requeridos y el presupuesto del proyecto.

Primer nivel: Lettering de bienvenida (entrada de la estación)

### Figura 42

Frase del Primer Nivel



#### Características:

Medidas: 85 × 120 cm por pieza.

Cantidad: 4 unidades.

Material: Vinil adhesivo.

Proceso de impresión: Plotter de gran formato

Proceso de armado: Corte e instalación directa sobre las superficies designadas en la entrada principal de la estación El Ejido.

#### Optimización del material y armado:

Las piezas se imprimen en plotter debido a su gran formato, lo que permite una calidad gráfica nítida y de fácil limpieza por el material del vinil adhesivo, así mismo se debe tomar en cuenta que hay que limpiar la superficie donde va a ir este material de gran formato.

Segundo nivel: Paneles narrativos (pasillos internos de la estación)

### Figura 43

Frase del Segundo Nivel



#### Características:

Medidas: 120 × 167 cm por panel.

Cantidad: 9 unidades.

Material: Vinil adhesivo.

Proceso de impresión: Plotter de gran formato.

Proceso de armado: Corte e instalación directa sobre las superficies designadas dentro de la estación.

#### Optimización del material y armado:

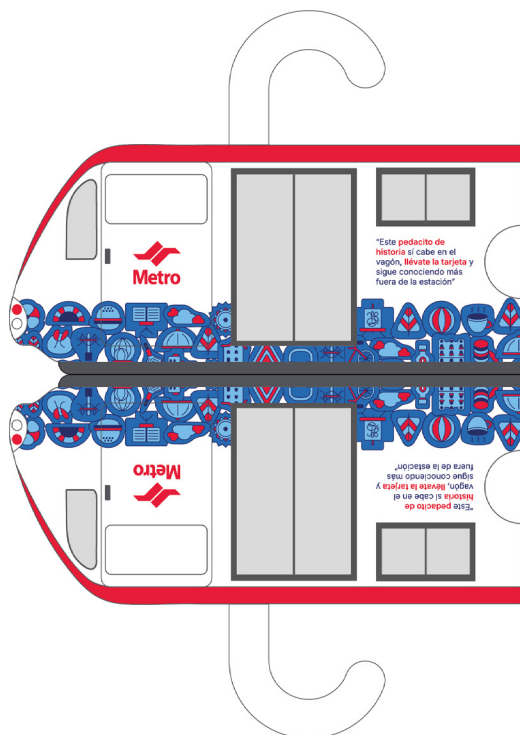
De igual manera que el primer nivel estas piezas se imprimen en plotter debido a su gran formato, lo que permite una calidad gráfica nítida y de fácil limpieza por el material del vinil adhesivo, así mismo se debe tomar en cuenta que hay que limpiar la superficie donde va a ir este material.

Tercer nivel: Material gráfico impreso interactivo.

En este apartado se cuenta de dos materiales impresos que se complementan, estos son los siguientes:

a. Cuerpo base (vagón)

**Figura 44**  
Vagón Impreso



**Características:**

Medida: 34 × 24 cm.

Material: Cartulina couché mate de 300g.

Impresión: Láser con troquelado.

Proceso de armado: Una vez impreso y troquelado se debe doblar a la mitad y pegado una parte con otra en un margen de 5mm y dejar reposar un rato.

b. Tarjeta interna

**Características:**

Medida: 9 × 21 cm.

Material: Cartulina couché de 300g.

Impresión: Doble cara con troquelado.

Proceso: Impresión a doble cara y troquelado en la parte indicada.

**Figura 45**  
Tarjeta interior



**Optimización del material:**

Ambas piezas fueron diseñadas para ser impresas y troqueladas dentro de pliegos tamaño A3, lo que permite economizar papel y aprovechar al máximo el área útil. Estas dos piezas funcionan en conjunto por lo tanto al terminar su armado e impresión se debe insertar la pieza b dentro de la a y posteriormente estas debe ser colgadas en los tubos de agarre de los vagones del metro de forma manual.

Conocer los costos de la producción de este proyecto en las estaciones del Metro de Quito es indispensable conocer la viabilidad económica del proyecto mediante un análisis detallado de los costos de producción de cada uno de los niveles propuestos. Este análisis contempla los presupuestos tanto de los materiales e impresiones requeridas como las horas de trabajo dedicadas al diseño y armado de los elementos.

El presente presupuesto está pensado exclusivamente para una intervención inicial dentro de la estación El Ejido, contemplando una producción de los niveles uno y dos en la cantidad exacta necesaria para cubrir lo definido. En cuanto al tercer nivel, se plantea una producción de 1.000 unidades del material gráfico impreso interactivo, que esta distribuido en los vagones. Estos se profundizan en las siguientes figuras:

## Figura 46

Presupuesto de trabajo de gestión,  
creativo y operativo

Costos de Diseño	
<b>Gestión</b>	<b>Valor base para el cálculo</b>
Total horas laborales al mes	160
Valor hora	11,92
Horas estimadas de trabajo de gestión	500
Valor bruto por trabajo de gestión	5.958,57
<b>Creativo</b>	<b>Valor base para el cálculo</b>
Total horas laborales al mes	160
Valor hora	8,94
Horas estimadas de trabajo creativo	300
Valor bruto por trabajo de gestión	2.681,36
<b>Operativo</b>	<b>Valor base para el cálculo</b>
Total horas laborales al mes	160
Valor hora	5,96
Horas estimadas de trabajo operativo	190
Valor bruto por trabajo de gestión	1.132,13
<b>Valor bruto por diseño</b>	<b>9.772,06</b>
Materiales	19
Transporte	960
Imprevistos	0
<b>Total del presupuesto</b>	<b>10.751,06</b>

## Figura 47

### Costos de producción de los elementos

Materiales Gráficos 1er Nivel			
Cantidad	Descripción	Precio Unidad	Total
4	Vinil adhesivo	7,63	30,52

Materiales Gráficos 2do Nivel			
Cantidad	Descripción	Precio Unidad	Total
9	Vinil adhesivo	14,75	132,75

Materiales Gráficos 3er Nivel			
Cantidad	Descripción	Precio Unidad	Total
1000	Corte+troquelado (vagón)	1,15	1154,61
1000	Corte+troquelado (tarjeta)	0,42	420,71

Costo total de la elaboración	1.738,59
Costo replicable en las 15 estaciones	26.078,85
Presupuesto de diseño	3.283,67
Impacto del proyecto (0%)	-
<b>Total del Proyecto</b>	<b>5.022,26</b>

Este análisis permite estimar el costo total de ejecución, facilitando una proyección clara de inversión para futuras replicaciones en otras estaciones. Se busca que el valor invertido represente una experiencia gráfica de alto impacto simbólico y emocional para los usuarios del metro a través del diseño gráfico y no solo a través del arte.

## 2.6 Evaluación de la propuesta

---

Con el objetivo de verificar la pertinencia, funcionalidad y capacidad comunicacional del prototipo gráfico desarrollado, se llevó a cabo un proceso de validación dividido en dos grupos clave: expertos y usuarios.

La evaluación con expertos incluyó a los lectores designados del proyecto, dos docentes especializados en arquitectura y urbanismo, así como un representante vinculado directamente al Metro de Quito. Este grupo brindó una mirada crítica y técnica sobre la coherencia conceptual, la factibilidad de implementación y el impacto simbólico de la propuesta. En paralelo, se realizó una validación con usuarios recurrentes del sistema de transporte, aplicando un cuestionario estructurado que recogió percepciones sobre la experiencia simulada de esto en los espacios del metro, la comprensión del mensaje y la conexión simbólica con el diseño presentado. Esta fase final permitió obtener retroalimentación esencial para afinar los elementos del proyecto y asegurar su relevancia en el contexto real.

La primera validación se llevó a cabo mediante un cuestionario en línea dirigido a usuarios recurrentes de la estación de El Ejido (ver Anexo 10). Se realizaron preguntas cerradas que permitieron conocer la percepción general del proyecto, así como su comprensión en este espacio de transición. Esta evaluación buscó comprender si los usuarios logran interpretar correctamente el diseño implementado en relación con el espacio exterior inmediato a la estación, si establecen una conexión simbólica a través de las frases empleadas y recursos gráficos con la estación y si dichos recursos visuales despiertan interés por conocer más acerca de la historia del lugar.

Durante esta validación con usuarios, se aplicó un cuestionario donde las personas que realizaron un recorrido

imaginario por los tres niveles del sistema gráfico propuesto. Las respuestas reflejaron una gran aceptación hacia el uso de frases y pictogramas que conectan la estación con elementos identitarios de Quito y escenas de la vida cotidiana. En particular, los participantes señalaron que lograron percibir el entorno exterior de El Ejido desde el interior de la estación, lo que demuestra que la propuesta logra cumplir uno de sus objetivos clave: establecer una conexión simbólica entre el espacio subterráneo y el contexto urbano inmediato.

Del mismo modo, el recurso gráfico dentro del vagón fue valorado positivamente por los encuestados, quienes expresaron interés en conservarlo como recuerdo. También destacaron que este material despertó su curiosidad por la historia y los elementos representativos del barrio. Estos hallazgos confirman que el tercer nivel del sistema funciona como una extensión emocional efectiva del recorrido físico. A nivel general, los usuarios consideraron que la propuesta era coherente, novedosa y capaz de enriquecer la experiencia cotidiana en el metro, lo que refuerza su potencial de apropiación ciudadana y replicabilidad en otras estaciones.

La segunda evaluación se realizó con el grupo de expertos, quienes participaron a través de una presentación detallada del proyecto y la aplicación de un cuestionario (ver Anexo 10). Esta instancia permitió conocer sus criterios respecto a la viabilidad de implementación de la propuesta dentro del sistema del Metro de Quito, así como obtener observaciones técnicas y conceptuales para validar el prototipo gráfico.

En este proceso de evaluación los profesores de diseño gráfico coincidieron en valorar positivamente la propuesta por su capacidad para construir una narrativa visual coherente y sensible. Destacaron que el sistema compuesto por tres niveles

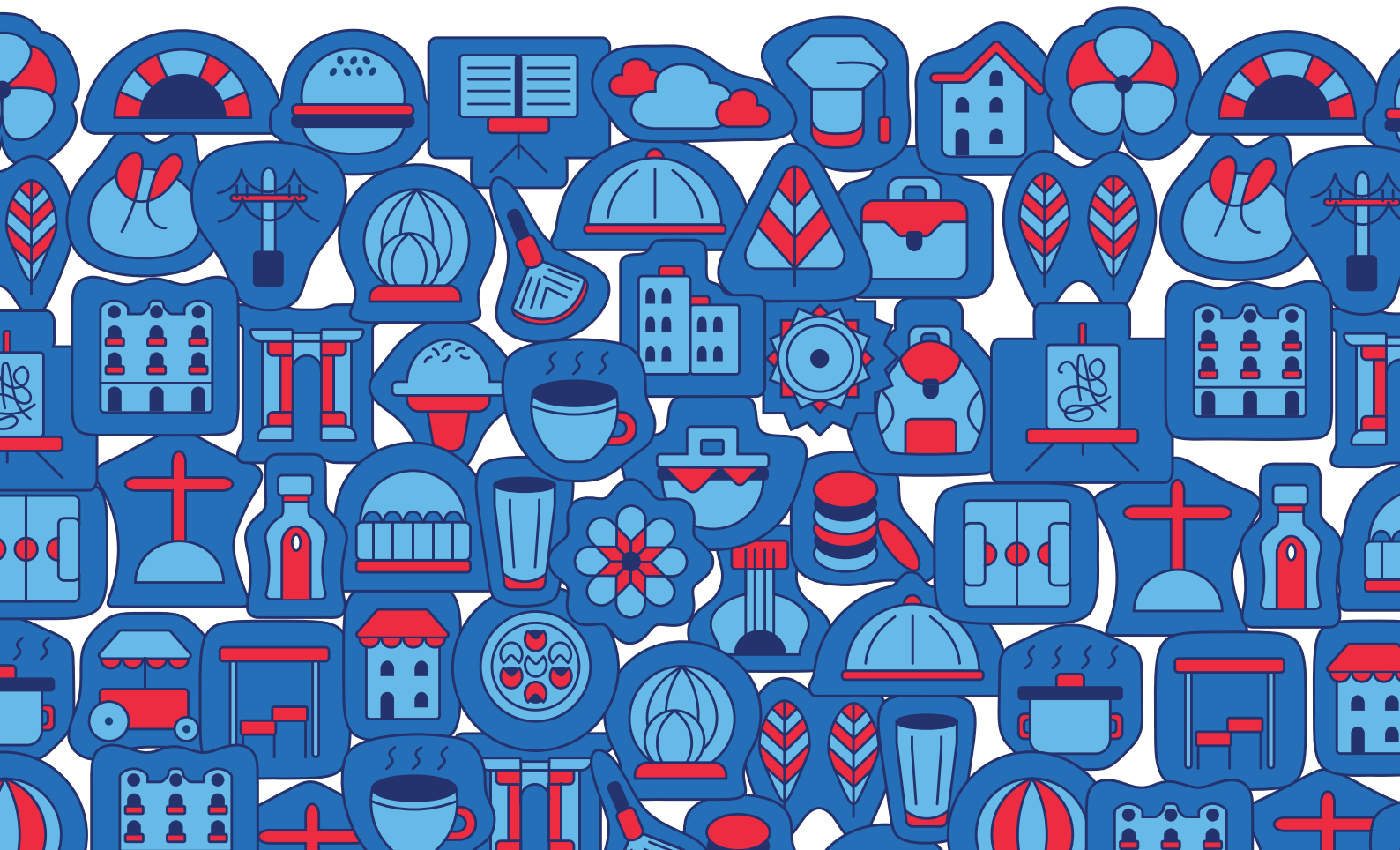
ofrece una estructura clara que acompaña al usuario desde su ingreso al metro hasta el interior del vagón. Reconocieron el uso acertado de recursos gráficos como las frases, pictogramas y referencias culturales quiteñas que, dentro de un entorno funcional y anónimo como el metro, proponen un vínculo emocional con la ciudad. No obstante, también enfatizaron la importancia de que todos los elementos gráficos pertenezcan a una misma familia visual para garantizar una experiencia unificada. En este sentido, recalcaron que el mayor reto del proyecto será la ejecución visual rigurosa y el mantenimiento de la cohesión en el sistema aplicado.

Desde la mirada urbanística, las observaciones se centraron en la dimensión simbólica del metro como “no lugar” y la responsabilidad de dotarlo de contenido representativo. Hernán Orbea y Milian Jácome señalaron que la actual infraestructura del Metro de Quito carece de elementos que reflejen la cultura o historia de los barrios a los que sirve. Para ellos, este vacío visual y narrativo refleja una desconfianza institucional en la capacidad cultural de la ciudadanía para representarse a sí misma. En ese marco, valoraron que esta propuesta busque revertir ese anonimato y transformar el trayecto en una experiencia sensible. Además, destacaron que la intervención no solo busca decorar el espacio, sino cuestionar críticamente la falta de contenido y ofrecer alternativas simbólicas que representen lo diverso y cotidiano entorno a las estaciones.

Al contrastar ambos enfoques, se puede observar que mientras los diseñadores enfocaron su análisis en los aspectos técnicos, comunicacionales y narrativos del sistema gráfico, los urbanistas lo hicieron desde una perspectiva más crítica, vinculada a la memoria, la identidad barrial y el impacto sociocultural del proyecto. Mientras los primeros recalcan la claridad del sistema y su potencial visual, los segundos se enfocan en el sentido de pertenencia y la posibilidad de que el diseño actúe como un vehículo de representación urbana. Ambas visiones convergen en reconocer el valor del proyecto como un intento por humanizar un espacio de tránsito que actualmente se presenta vacío de contenido significativo.

En conclusión, las evaluaciones teóricas realizadas tanto por diseñadores como por urbanistas validan la pertinencia del sistema gráfico propuesto y su potencial transformador dentro del contexto del Metro de Quito. Las observaciones recibidas refuerzan la idea de que un diseño con sentido puede convertirse en una herramienta poderosa para la recuperación simbólica del espacio público. El proyecto se percibe como una propuesta que articula lo emocional con lo urbano, lo gráfico con lo cotidiano. Sin embargo, también deja en evidencia la necesidad de continuar refinando los aspectos formales y discursivos para lograr que la ejecución final no solo sea visualmente atractiva, sino también profundamente representativa del contexto social y cultural que rodea a las estaciones y la ciudad.

# Conclusiones y Recomendaciones



**E**l presente proyecto ha cumplido satisfactoriamente con el objetivo general propuesto desde un principio en el proyecto el cual busca fomentar la conexión visual entre los usuarios y las estaciones del Metro de Quito a través de elementos gráfico-narrativos del entorno urbano y cultural de Quito. A partir de la aplicación del diseño gráfico, se logró establecer una experiencia simbólica que permitió que los usuarios se reconocieran dentro del espacio del metro.

Tanto expertos como usuarios coincidieron en que la narrativa implementada aportó a una lectura más humana del entorno y ayudó a transformar un espacio percibido inicialmente como genérico o “no lugar”, en un espacio con potencial evocativo y emocional.

Por otra parte se toma en cuenta los objetivos específicos igualmente ya planteados. El primer objetivo, que consistió en investigar el contexto cultural, histórico, urbano y espacial de la estación El Ejido, fue abordado desde un enfoque sensible que permitió detectar elementos simbólicos clave del sector. La elección de referentes visuales como frases populares, actividades diarias y referencias arquitectónicas fue valorada positivamente por los expertos, quienes destacaron la integración de lo local en una narrativa coherente.

El segundo objetivo, enfocado en diseñar una narrativa gráfica para generar conexión simbólica, fue alcanzado mediante una propuesta gráfica dividida en tres niveles tomando en cuenta lo mencionado por Lupton, esta se basó en: ingreso, interior de estación e interior del vagón. Esta estructura secuencial facilitó la organización de la experiencia visual y fue reconocida por los usuarios como clara y atractiva dentro de su recorrido. Además, permitió un acercamiento progresivo del usuario con los contenidos culturales e históricos de la estación El Ejido.

Finalmente, el tercer objetivo, que consistía en evaluar la efectividad del diseño mediante pruebas con usuarios y validación con expertos, se cumplió a través

de encuestas y entrevistas con estos. Los resultados reflejan una aceptación significativa del sistema gráfico y un alto nivel de interés en los elementos visuales presentados, especialmente en el recurso gráfico del vagón que conecta con la historia del entorno de la estación.

Lamentablemente, el comitente del proyecto dejó de formar parte del equipo del Metro de Quito, lo que dificultó mantener el contacto directo durante el desarrollo del trabajo. Para superar esta limitación, se recurrió a la validación con urbanistas de la carrera de Arquitectura de la facultad, quienes brindaron valiosos aportes desde su experiencia profesional sobre cómo esta propuesta podría fortalecer la relación simbólica entre los usuarios del Metro y el entorno inmediato de la estación intervenida.

A partir del proceso de validación, se identificaron aspectos relevantes no contemplados inicialmente. Por ejemplo, se evidenció que la ausencia de contenido simbólico en las estaciones del metro genera una percepción de desconexión y anonimato dentro de este espacio. La propuesta presentada fue valorada como una estrategia efectiva para llenar este vacío.

Expertos como Hernán Orbea destacaron que el sistema gráfico puede ser una herramienta pedagógica potente, pero advirtieron que su efectividad dependerá de su capacidad de resonar emocionalmente con los usuarios. Además, se observó que la narrativa debe construirse desde lo cotidiano y reconocible, evitando caer en abstracciones que no representen genuinamente la identidad del lugar.

Por último para terminar con las recomendaciones entorno a este proyecto se recomienda continuar con el desarrollo del sistema gráfico a través de una fase de implementación piloto dentro de la estación El Ejido, con el objetivo de medir de manera más profunda la interacción de los usuarios con cada uno de estos niveles propuestos.

Asimismo, sería pertinente explorar el uso de tecnologías interactivas y medios

digitales como pantallas o códigos QR que permitan ampliar el contenido sin saturar visualmente el espacio físico y permitiendo no limitar solo la experiencia del usuario dentro del Metro sino afuera de el.

A mediano plazo, el proyecto podría incluir la participación de los propios usuarios en la construcción de las narrativas gráficas, convirtiendo al metro no solo en un espacio informativo, sino también en uno participativo y colaborativo.

En cuanto a la replicabilidad y utilidad del proyecto desarrollado presenta un alto nivel de replicabilidad, ya que puede adaptarse fácilmente a otras estaciones del Metro de Quito u otros sistemas de transporte urbano. Para lograrlo, es fundamental realizar una investigación contextual de cada zona para asegurar la autenticidad del contenido visual y la historia que tiene cada estación. Hay que tomar en cuenta que se trabaja en espacios de transición rápida por lo cual adaptar contenidos a esta modalidad es esencial en cualquier proyecto futuro.

La lógica de los tres niveles (ingreso, estación y vagón) puede mantenerse como

estructura base y enriquecerse según las características socioculturales de cada lugar. Esto lo convierte en un recurso valioso para reforzar la identidad urbana y generar una experiencia de tránsito más humana, reflexiva y conectada con la ciudad.

Para concluir debo mencionar que el trabajo del Metro últimamente se ha enfocado desde un nivel artístico, y no a través de la transmisión de un mensaje en concreto que vincule la ciudad con las personas que habitan en ella, usando el diseño gráfico como un canalizador de este mensaje desde una perspectiva sensible y narrativa, puede convertirse en un puente emocional entre las personas y su entorno urbano.

Este proyecto demuestra que es posible transformar espacios de tránsito funcionales en lugares simbólicamente cargados, capaces de despertar memorias, fortalecer la identidad local y fomentar el sentido de pertenencia. Para avanzar, es importante seguir experimentando con nuevas formas de interacción gráfica y mantener la flexibilidad del sistema para adaptarse a los cambios culturales y tecnológicos del entorno urbano.



# Referencias

---

- Álvarez Alberdi, C. (1993). Técnicas de lectura eficaz. *Revista Española de Pedagogía*, 51(195), 109–116. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/117792.pdf>
- Augé, M. (2000). *Los no lugares: espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad* (M. Mizraji, Trad.). Gedisa. (Obra original publicada en 1992)
- Barrio, I. (2023). Legibilidad y salud: diseño gráfico y procesos de comprensión lectora. Universidad Complutense de Madrid. <https://inflesz.com/assets/TESIS%20DOCTORAL%20IN%C3%89S%20BARRIO%20Legibilidad%20y%20salud.pdf>
- Caldas, S. (2021). Diseña, crea, siente: Cómo crear productos con alma. GG México.
- Castellino, M. F. (2010). Tipografía básica: normas de legibilidad (p. 6). Universidad Nacional de Cuyo. Recuperado de [https://tipografiabasica.files.wordpress.com/2010/10/apunte\\_normas\\_legibilidad.pdf](https://tipografiabasica.files.wordpress.com/2010/10/apunte_normas_legibilidad.pdf)
- CERLALC. (2020). Lectura en papel vs. lectura en pantalla: Estado de la cuestión sobre los efectos de los distintos soportes de lectura en los procesos cognitivos. Centro Regional para el Fomento del Libro en América Latina y el Caribe. [https://cerlalc.org/wp-content/uploads/2020/04/Cerlalc\\_Publicaciones\\_Dosier\\_Pantalla\\_vs\\_Papel\\_042020.pdf](https://cerlalc.org/wp-content/uploads/2020/04/Cerlalc_Publicaciones_Dosier_Pantalla_vs_Papel_042020.pdf)
- Costa, J. (2004). *La imagen global: comunicación integrada de la empresa*. Barcelona: Ediciones Paidós.
- Di Siena, D. (2015). Diseño Cívico y Espacios para la Cultura y el Conocimiento. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=VzINJseQr9U>.
- Espacios colectivos. (s.f.). *In common II: Espacio público* (p. 14).
- Frascara, J. (1997). *Diseño gráfico para la gente* (p. 2). Recuperado de [http://www.fadu.edu.uy/seminario-producto/files/2012/09/Diseno\\_grafico\\_para\\_la\\_gente\\_frascara.pdf](http://www.fadu.edu.uy/seminario-producto/files/2012/09/Diseno_grafico_para_la_gente_frascara.pdf)
- Frascara, J. (2006). *Diseño gráfico y comunicación: cómo hacer mensajes visuales persuasivos y efectivos*. Buenos Aires: Infinito.
- Gázquez-Abad, J. C., & de Cannière, M. H. (2008). Marketing directo: delimitación conceptual e influencia en el comportamiento de compra del consumidor. *Universia Business Review*, (20), 100–121. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=43302008>
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente* (p. 28). Sociedad y espacio. Recuperado de <https://archive.org/details/ciudades-para-la-gente-jan-gehl/>
- González Miranda, E. (2012). *Diseño de iconos y pictogramas*. Trillas.
- Johnson, M. (2002). *Problem Solved: A Primer in Design and Communication*. Phaidon Press.
- Laborda, X. (2006). Hermenéutica de los lugares: nueve principios y un epílogo. *Urbano: Asuntos Urbanos Internacionales*, (70), 70–77.
- Le Breton, D. (2007). *El sabor del mundo: Una antropología de los sentidos* (p. 13). Nueva Visión.
- Lupton, E. (2019). *El diseño como storytelling* (Á. Marcos, Trad.). Editorial Gustavo Gili. (Trabajo original publicado en 2017 por Cooper Hewitt, Smithsonian Design Museum).

Lupton, E. (2015). *Graphic Design Thinking: Intuición, acción, creación*. GG Diseño.

Mariani, M. (2019). *Qué nos dicen las imágenes: La retórica visual en el arte, el diseño gráfico y la publicidad*. Hoaki.

Porro, S. P., & Quiroga, I. A. (s.f.). *El espacio en el diseño de interiores* (p. 33).

Primicias. (2023, 21 de diciembre). *Mapa del Metro de Quito y sus estaciones: historia y atractivos turísticos*. Recuperado de <https://www.primicias.ec/noticias/quito/mapa-metro-quito-estaciones-atractivos/>.

Ripalda, D. (2024). *Entrevista con Daniel Ripalda*. Entrevista realizada por Andrés Basantes el 25 de octubre del 2024.

Serna Luna, E. (s.f.). *De Hidalgo y avatares: El metro como espacio cultural de la Ciudad de México*.

Tabares, D., & Naranjo, C. A. (2018, octubre). *Formación y cultura en el Metro: un enfoque integral para el desarrollo urbano*.

Tornero Opfermann, R. (2020). *¿Cómo intervienen los usuarios en el espacio público?*. Recuperado de <https://doi.org/10.26439/limaq2020.n006.4825>.

Nunoo-Quaroc, F. (s.f.). *Paul Rand: Modernist Design*. Nueva York: The Center for Art and Visual Culture. Libro: Diseña, crea,

Vaca González, Y. C., Cardona Bedoya, J. M., & Valero Pacheco, C. P. (2023). El lettering en la publicidad: estado del arte de las tendencias emergentes de un fenómeno expresivo. *Revista Científica Cubun*, 3(5), 12–33. <https://revistasdigitales.uniboyaca.edu.co/index.php/Cubun/article/view/1026>

# Anexos

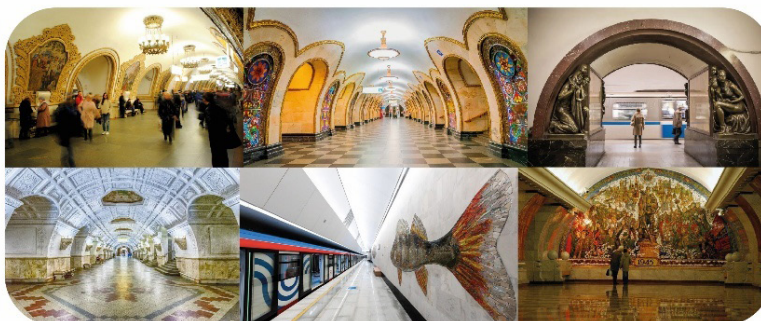
## Anexo 1 - Metros en Otros Países

Para este anexo se tomó la decisión de realizar un estudio descriptivo y comparativo de cómo funcionan los Metros en otros países destacando los de Colombia, Moscú, México y Chile; escogidos para conocer el contraste que hay en los sistemas del metro tanto en Europa como en Latinoamérica. A continuación, se detalla las particularidades de estos Metros lo cual permite conocer acerca de cómo estos medios de transporte funcionan en otras ciudades.

### Metros de Estudio

#### Metro de Moscú

El metro de Moscú es conocido por sus estaciones con detalles arquitectónicos inspirados en la era soviética, que funcionan casi como museos subterráneos de arte y diseño. Cada estación incluye elementos de mármol, granito, mosaicos, y esculturas que representan los ideales de progreso de la época (Sinha, 2022). Este sistema se ha expandido continuamente, alcanzando más de 400 kilómetros y 250 estaciones, y es un ejemplo de innovación en infraestructura de transporte, integrando materiales modernos y métodos de construcción avanzados para optimizar el flujo y la seguridad (Engineers and Architects of America, 2023).



#### Cultura

El metro de Moscú es famoso por ser un "museo subterráneo". Inaugurado en 1935, es uno de los más antiguos y arquitectónicamente elaborados del mundo. Las estaciones se diseñaron para ser "palacios del pueblo", reflejando el poder y la ideología soviética con murales, mosaicos, esculturas, y candelabros impresionantes.

#### Estaciones

Cada estación tiene un estilo único. Por ejemplo, la estación Komsomolskaya se destaca por sus arcos dorados y mármol blanco, mientras que Ploshchad Revolutsii tiene estatuas de bronce que representan figuras históricas.

#### Movilidad

Su eficiencia es impresionante los trenes llegan cada minuto y medio durante las horas pico. Esta frecuencia ayuda a evitar la congestión, transportando a millones de personas a diario. Se estima que este metro mueve 2,4 millones de personas al año.

#### Historia

Este sistema fue creado durante la época soviética como un símbolo del progreso comunista, diseñado para reflejar los ideales del gobierno. La construcción de las estaciones fue un proyecto monumental que buscaba mostrar el esplendor de la Unión Soviética.

#### Tecnología

En los últimos años, el metro de Moscú ha modernizado sus instalaciones, implementando sistemas de Wi-Fi gratuito en los vagones y estaciones, sistemas de pago sin contacto y mejoras en la accesibilidad para personas con movilidad reducida.

#### Seguridad

Debido a la gran afluencia de pasajeros y la importancia cultural de las estaciones, el metro cuenta con rigurosos sistemas de seguridad, usan cámaras, guardias y perros de seguridad están presentes en muchas estaciones.

## Conclusión

El metro de Moscú no solo se destaca por su eficiencia y puntualidad, sino también por su rol como un museo subterráneo y símbolo de la identidad rusa. Este sistema de transporte sigue siendo un elemento de orgullo nacional, preservando su herencia histórica y acoplándose al presente y así en la vida moderna de Moscú.



## Metro de México

El Metro de la Ciudad de México, inaugurado en 1969, es un sistema central para la movilidad urbana, conectando a millones de habitantes de la ciudad con costos accesibles. Este sistema es además un reflejo de la identidad cultural y arqueológica del país, con estaciones como Pino Suárez, que integra una pirámide prehispánica, y la Línea Dorada, decorada con elementos modernos que evocan el patrimonio mexicano (Martínez & González, 2021). Con señalización en braille y guías táctiles, el metro prioriza la accesibilidad, garantizando un acceso inclusivo para usuarios con diversas capacidades (Bonilla, 2022).

### Movilidad

El metro de Ciudad de México es esencial para la movilidad urbana, ya que conecta vastas áreas de la ciudad a un costo accesible. Inaugurado en 1969, ha logrado adaptarse al crecimiento urbano, y es considerado uno de los sistemas más accesibles en cuanto a costo y cobertura en América Latina.

### Estaciones

Sus estaciones tienen una identidad muy visual, con símbolos icónicos que representan los nombres de las estaciones. Muchas estaciones están decoradas con murales y arte urbano, mostrando la riqueza cultural y promoviendo la historia y el arte. También cuentan con señalización en braille y sistemas de accesibilidad para personas.

### Cultura Metro

Es común ver vendedores ambulantes y músicos dentro de los vagones, lo que hace del viaje una experiencia vibrante y ruidosa. Los mexicanos valoran el metro como una herramienta de inclusión, y los vagones solo para mujeres son un ejemplo de cómo el sistema intenta responder a necesidades de seguridad.

### Usuarios

El metro transporta a más de 4 millones de personas diariamente, por lo que es esencial para la movilidad en una ciudad tan poblada. A pesar de su capacidad, durante las horas pico puede ser muy congestionado.

### Cultura

Este metro alberga exposiciones y obras de arte en algunas estaciones, con el objetivo de acercar la cultura a los usuarios. La estación Pino Suárez, por ejemplo, tiene un vestigio prehispánico, un altar mexica que data del siglo XV.

### Identificación Visual

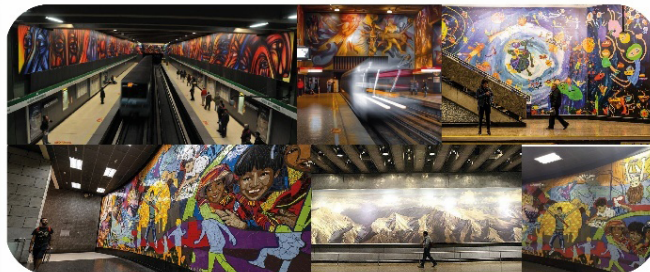
Cada estación tiene un símbolo visual único, lo cual fue implementado en sus inicios para facilitar el uso del metro a personas analfabetas o turistas que no dominan el idioma local. Este sistema ayuda a los usuarios a identificar su estación de destino fácilmente.

## Conclusión

A pesar de los desafíos de la alta demanda y la densidad poblacional que existe en la ciudad, el metro de Ciudad de México continúa siendo una herramienta invaluable para la movilidad urbana y la inclusión social. Este sistema no solo facilita el transporte, sino que también celebra la diversidad cultural y ofrece un acceso único al patrimonio mexicano.

## Metro de Chile

Inaugurado en 1975, el Metro de Santiago es un modelo de eficiencia y sostenibilidad en América Latina. Destaca por el uso de energías renovables, utilizando paneles solares y energía eólica, lo cual ha reducido significativamente su huella de carbono en una ciudad de rápido crecimiento (Fernández, 2021). Su expansión ha sido clave para conectar áreas en crecimiento, ayudando a mejorar la movilidad urbana de manera sustentable y culturalmente enriquecedora (Fernández, 2021).



### Cultura

La estación Los Héroes es conocida por su mural "Memoria Visual de una Nación", una obra de arte que representa momentos icónicos de la historia de Chile. La inclusión de arte en las estaciones refuerza la identidad cultural y hace que el metro sea un espacio que conecta a los usuarios con el patrimonio nacional.

### Estaciones

Las estaciones están decoradas con murales de artistas locales, integrando así una experiencia cultural que contribuye a la identidad y el sentido de pertenencia de los santiaguinos (Álvarez, 2020). También muchas estaciones están decoradas con arte chileno, promoviendo la identidad y la historia de Chile.

### Movilidad

El sistema está integrado con el sistema de buses de la ciudad, lo cual facilita el flujo de pasajeros entre distintos puntos de Santiago. La tarjeta que se usa en los medios de transporte público permite a los usuarios cambiar entre buses y metro de forma ágil y económica agilizando su transporte dentro de la ciudad.

### Cultura Metro

Es uno de los más modernos de América Latina y fundamental para el transporte en la ciudad. La cultura del metro es más formal y estructurada en comparación con México, y la mayoría de las estaciones tienen áreas delimitadas para el flujo de personas, ayudando a mantener el orden y flujo.

### Sostenibilidad

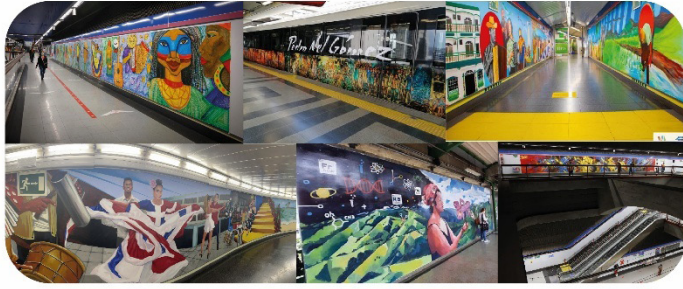
Este metro de Santiago se ha convertido en uno de los más sostenibles del mundo, abasteciéndose en un 60% de energías renovables a la ciudad. Esto lo convierte en un modelo de sostenibilidad del transporte urbano dentro de Chile.

### Seguridad

En las estaciones se han instalado pantallas de cristal en los andenes de algunas líneas para prevenir accidentes. Además, los trenes están equipados con sistemas de monitoreo para asegurar la seguridad de los pasajeros.

## Conclusión

El metro de Santiago destaca no solo por su eficiencia y compromiso ambiental con el mundo, sino también por su contribución cultural a través de la integración de arte en sus estaciones. Es un sistema que se adapta constantemente a las necesidades de sus usuarios, promoviendo una movilidad sostenible y culturalmente rica para quien lo usa.



## Metro Colombia

Inaugurado en 1995, es un símbolo de transformación social y progreso del país. Conectado con otros sistemas de transporte como teleféricos y tranvías, el metro es un modelo de integración social y movilidad incluyente que ha reducido las barreras sociales en la ciudad (Herrera, 2021). La "cultura metro" fomenta el respeto, la convivencia y el sentido de pertenencia entre los ciudadanos, convirtiendo el sistema de transporte en un pilar fundamental del desarrollo social y urbano de Medellín (García & Jiménez, 2022). Este sistema ha sido clave en la renovación urbana, y su impacto en la calidad de vida y cohesión social (Herrera, 2021).

### Movilidad

El sistema es bien valorado por su puntualidad y seguridad, y es esencial para la integración social, ya que conecta comunidades que anteriormente estaban aisladas. La red es una herramienta poderosa de cohesión social en la ciudad, brindando acceso a oportunidades de empleo y educación a estas comunidades.

### Estaciones

El metro es complementado por sistemas de Metrocable, integrando de forma única áreas altas y de difícil acceso a la red de transporte. Algunas estaciones ofrecen vistas panorámicas y están acompañadas de proyectos urbanos como bibliotecas y parques, integrándose de a la ciudad a través de los espacios.

### Educación

El sistema de metro también organiza programas educativos para crear conciencia sobre el cuidado del sistema y la importancia de su conservación. Este enfoque ayuda a fortalecer el vínculo entre el sistema de transporte y la comunidad.

### Urbanización

Este metro ha jugado un papel importante en la revitalización de áreas urbanas. Los entornos de algunas estaciones han sido renovados con proyectos de infraestructura, parques y bibliotecas, brindando una mejor calidad de vida a los habitantes de esas áreas (espacios que crecen gracias a la presencia del metro).

### Sostenibilidad

Se ha implementado iniciativas de sostenibilidad, como la reducción de emisiones y el reciclaje de materiales. Además, al estar acompañado por el sistema de Metrocable, disminuye significativamente el uso de vehículos privados, lo que reduce la contaminación en la ciudad.

### Cultura Metro

Los usuarios del metro muestran un respeto destacado por la limpieza, el orden y el mantenimiento del sistema, lo que refleja un orgullo local. Esto es resultado de campañas comunitarias que fomentan el cuidado del metro y sus espacios. La "cultura metro" incluye reglas de civismo muy respetadas, como la prohibición de comer en los vagones.

## Conclusión

Más que un sistema de transporte, el metro de Medellín es un emblema de cohesión social y desarrollo urbano. Su "cultura metro", su compromiso con la sostenibilidad y su enfoque comunitario han convertido al metro en una herramienta poderosa para el progreso de la ciudad y el bienestar de sus habitantes.

Esto tiene como objetivo entender la dinámica de estos sistemas de movilidad subterránea y cómo han sido integrados a la propuesta cultural y ciudadana, evitando que sea un elemento desasociado de la narrativa de casa ciudad. Para ello, se estableció 5 criterios de estudio: similitudes, diferencias, intervención en la vida diaria de los ciudadanos, como el espacio subterráneo reproduce a la ciudad y aportes culturales y otros factores. A continuación que se detallan:

### Similitudes

Todos los sistemas de metro comparten el enfoque de mejorar la movilidad dentro de las ciudades, proporcionando transporte rápido y seguro a sus usuarios. Además, destacan como espacios que promueven la cultura local al reflejar elementos significativos de sus respectivos países o ciudades, convirtiéndose en puntos de conexión cultural y aprendizaje. Por otra parte también estos medios de transporte generan un impacto económico en la ciudad, estimulando la conexión de partes aledañas a la ciudad fomentando el comercio, el empleo y el turismo a partes de la ciudad que una vez se vieron escasos de estos recursos.

### Diferencias

Las diferencias entre los sistemas de metro radican en varios aspectos, ya que cada uno tiene un contexto diferente. En cuanto al diseño de las estaciones y la promoción cultural, el Metro de Moscú destaca por sus lujosas decoraciones que lo convierten en un museo subterráneo, mientras que en Ciudad de México las estaciones incorporan íconos culturales e históricos que fomentan el orgullo nacional. Por otro lado, en Chile y Colombia, además de promover la cultura nacional, se educa a los usuarios sobre la "cultura metro", buscando que esta conducta se refleje también en su vida cotidiana. En términos de cobertura, Moscú posee una de las redes más extensas y transitadas del mundo, a diferencia

de México, Colombia y Chile, cuyas redes son menos amplias. En cuanto a sostenibilidad, Moscú ha implementado trenes automatizados de energía renovable, mientras que los otros países promueven el uso de este medio para reducir la dependencia de otros. Por último el uso de la tecnología en el cual estos metros han adoptado tecnologías según sus necesidades. Moscú lidera en innovación con reconocimiento facial y Wi-Fi total, mientras Santiago y Colombia tiene en solo ciertas estaciones WI-FI gratuito y señal telefónica, y Ciudad de México avanza en digitalización con pagos QR y Wi-Fi en algunas estaciones. Cada sistema adapta la tecnología para mejorar la eficiencia de su transporte para los usuarios.

### **Intervención en la vida diaria de los usuarios**

El metro se ha convertido en un recurso esencial para la vida diaria de miles o millones de personas, al conectar las zonas aledañas con los centros de las ciudades, facilitando la movilidad de manera eficiente. Además, contribuye significativamente a la reducción del tráfico vehicular, especialmente en horas pico, disminuyendo los tiempos de traslado. También las estaciones, también, funcionan como espacios de convivencia, promoviendo la interacción cultural y orgullo nacional, al educar y conectar a las personas a través de experiencias con el espacio de las estaciones. Este medio de transporte aporta significativamente a diversos aspectos culturales, sociales y ambientales que intervienen con la vida de los usuarios. Desde una perspectiva cultural, estaciones como las de Moscú destacan como atracciones turísticas que reflejan la historia y el arte de la ciudad, mientras que en Ciudad de México, los murales y exposiciones temporales en las estaciones narran la historia del país, enriqueciendo la experiencia de los usuarios. En términos ambientales, el metro contribuye a la reducción de emisiones de CO2 al fomentar un transporte más sostenible en comparación con los vehículos particulares. Además, las estaciones funcionan como puntos de cohesión social, reuniendo a una amplia diversidad de usuarios, tanto locales como extranjeros, y fomentando la interacción entre distintas culturas y comunidades. Por último otro factor relevante del metro de Medellín y de México es que trayectos de su recorrido no se recorren solo bajo tierra, sino que también por fuera, en donde hay tramos que los pasajeros si ven la ciudad y no pierden su conexión con esta, cambiando así la idea de desorientación en el uso de este medio.

### **Como el espacio subterráneo reproduce a la ciudad**

El espacio subterráneo en los sistemas de metro de Moscú, Colombia, Chile y México refleja y reproduce la identidad de sus respectivas ciudades a través del diseño, el arte y la narrativa urbana. En Moscú, las estaciones funcionan con una estética monumental que simboliza el poder y la historia soviética. En Colombia, el Metro de Medellín prioriza la integración social y la movilidad, con intervenciones artísticas que representan la vida urbana y la memoria de la ciudad. En Santiago de Chile, las estaciones se convierten en galerías subterráneas que exhiben murales y expresiones culturales. Por su parte, el Metro de la Ciudad de México fusiona el pasado y el presente a través de estaciones temáticas que incorporan vestigios arqueológicos y referencias a la cultura nacional. A través del diseño de sus estaciones, estos sistemas refuerzan la identidad, la historia y la conexión de los ciudadanos con su espacio, convirtiendo el subsuelo en una extensión de la ciudad.

### **Conexión simbólica y emocional con los usuarios**

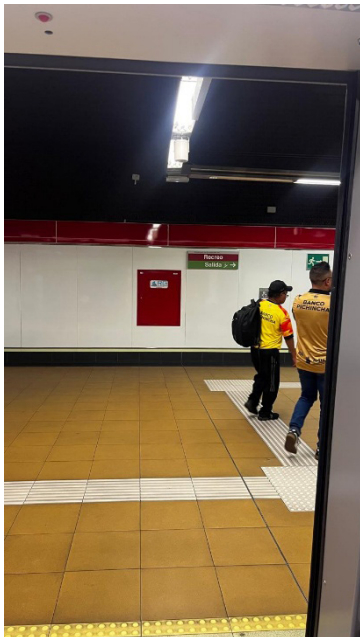
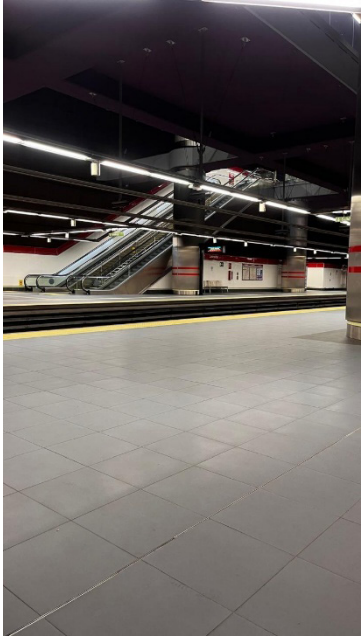
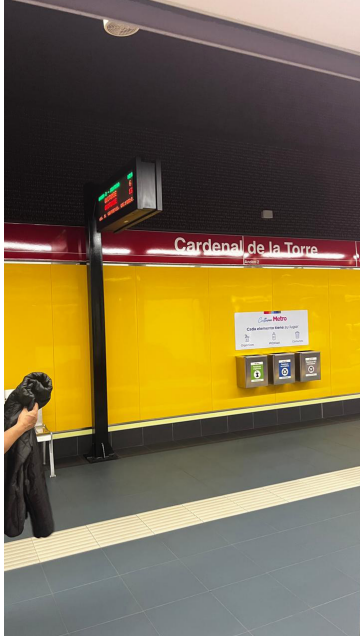
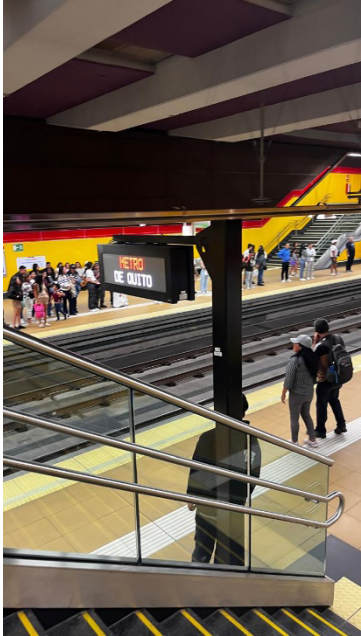
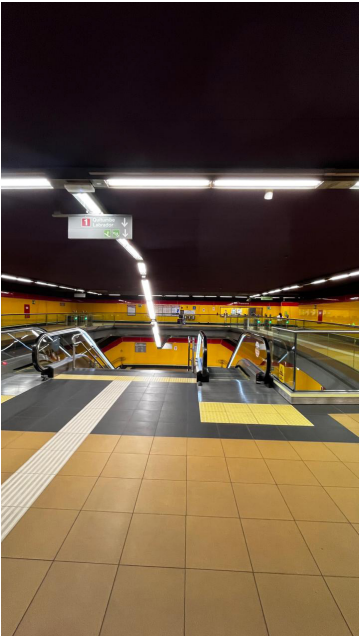
Cada uno de los metros analizados establece un vínculo simbólico y emocional con sus usuarios mediante estrategias visuales, culturales y arquitectónicas que refuerzan la identidad del espacio y generan pertenencia. En Moscú, las estaciones actúan como una extensión simbólica de la historia nacional a través de sus lujosos acabados, esculturas y murales transmiten una narrativa del poder soviético y del orgullo nacional. Los usuarios se conectan emocionalmente a través del arte y la monumentalidad del diseño. El Metro de Ciudad de México utiliza un sistema de iconografía que refleja la diversidad cultural y geográfica de cada barrio. Estos pictogramas no solo facilitan la orientación, sino que también

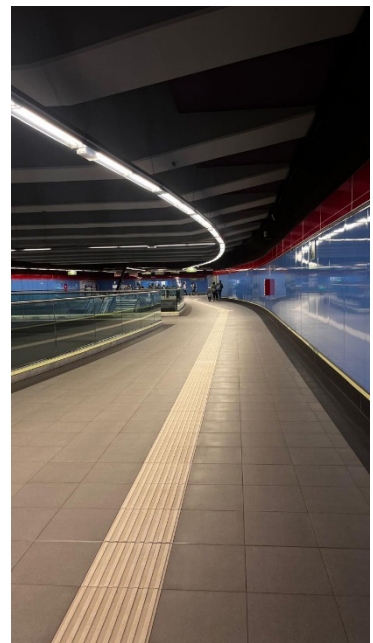
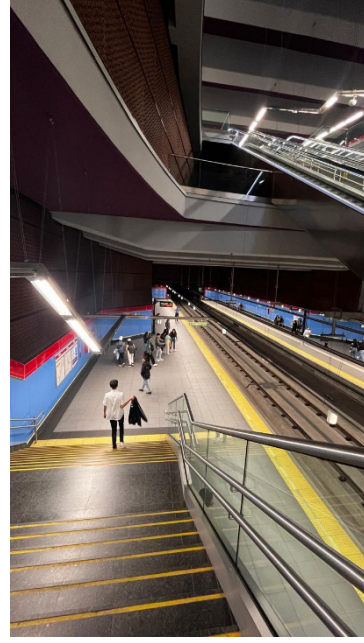
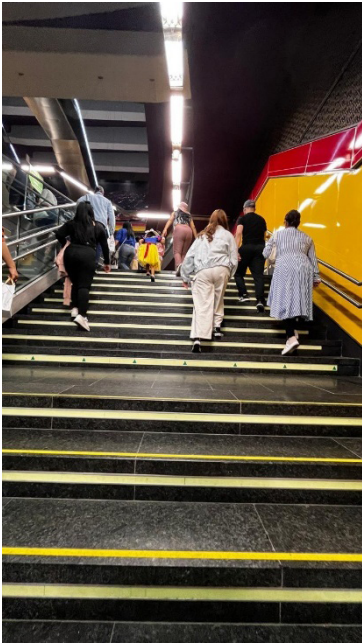
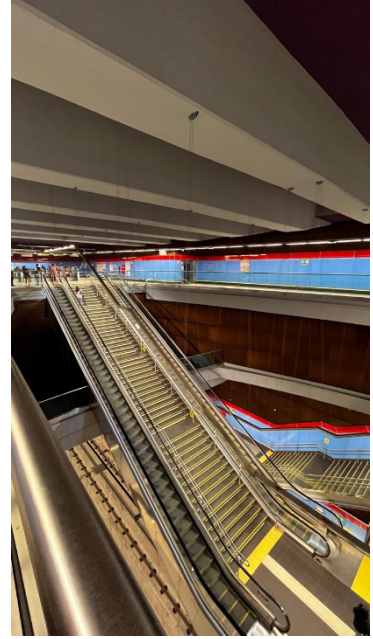
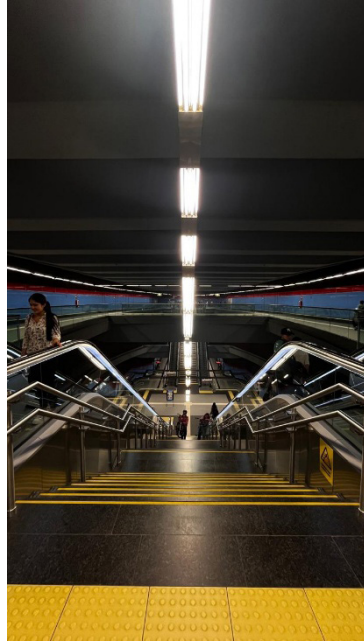
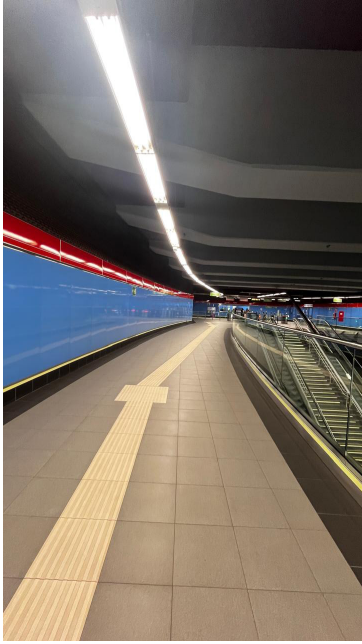


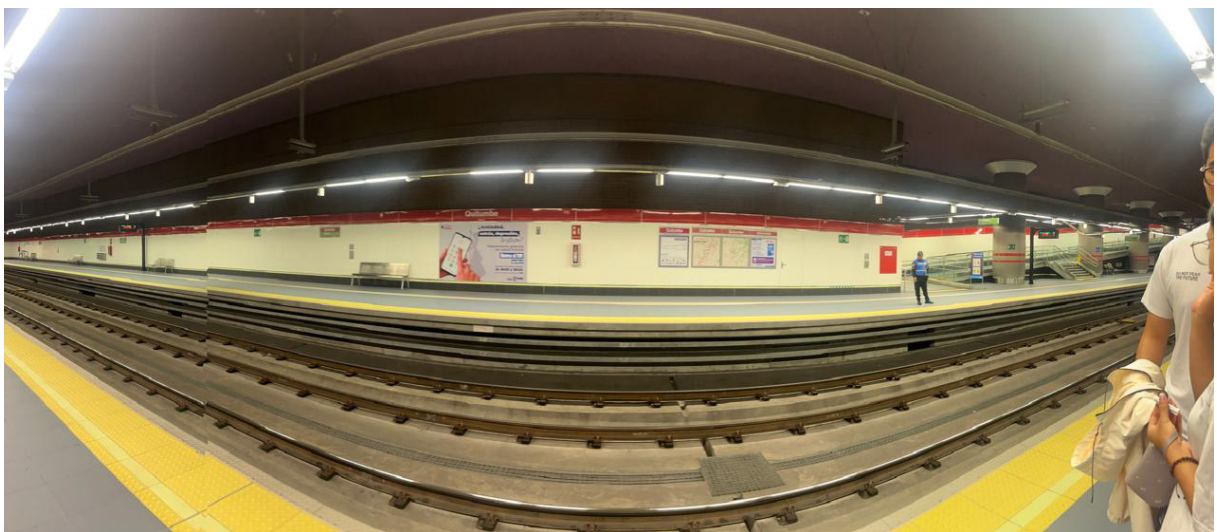
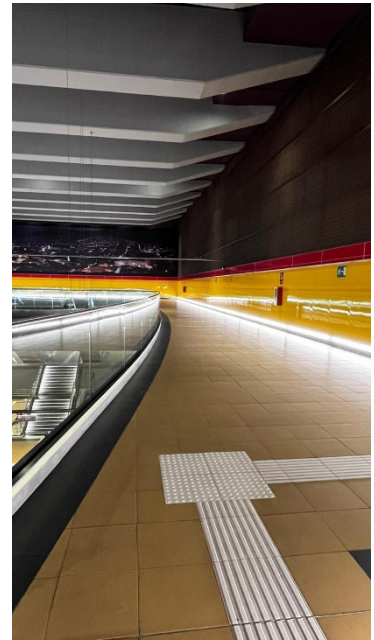
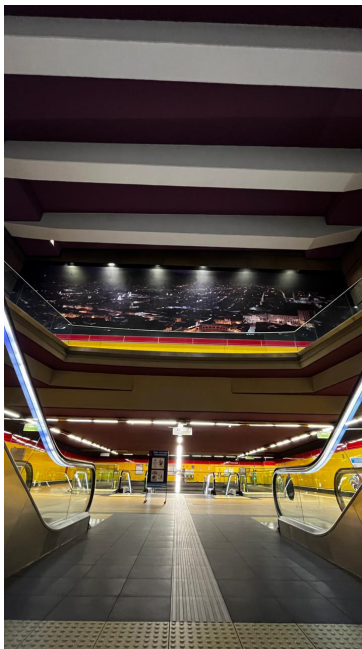
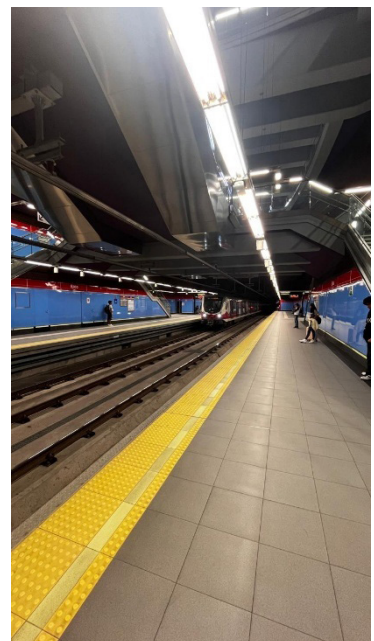
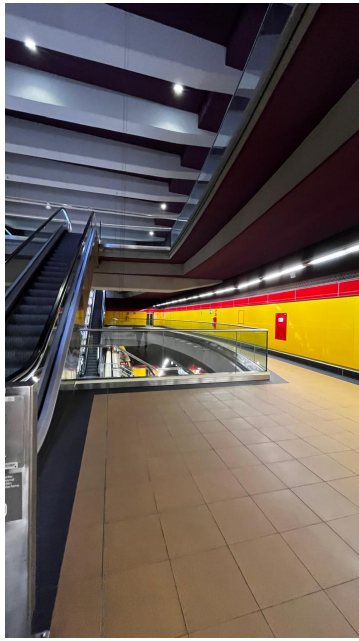
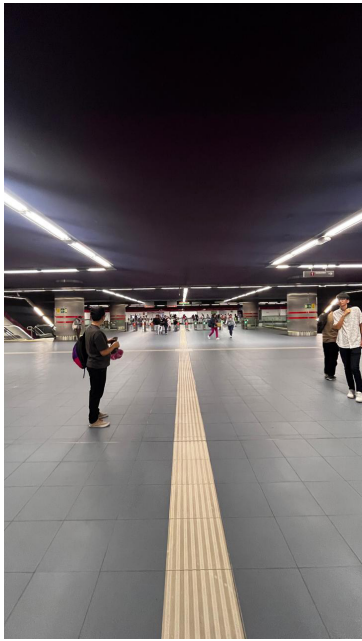
crean un lazo afectivo con los usuarios al contar historias locales, muchas veces reconocidas por su valor histórico o simbólico. En el caso de Chile, el sistema de metro funciona como una galería cultural subterránea donde murales y exposiciones temporales dan vida a las estaciones, generando un vínculo emocional reflejando la identidad del país. Esto fomenta el orgullo y la identificación cultural por parte de los usuarios. Por su parte, el Metro de Medellín se destaca por su enfoque integrador, en donde el arte urbano, la memoria colectiva y la historia social se entretajan en los espacios subterráneos. Su diseño está profundamente ligado a la noción de transformación social, lo que genera una conexión emocional con los ciudadanos que ven en el metro un símbolo del progreso y la reconciliación urbana para la ciudad.

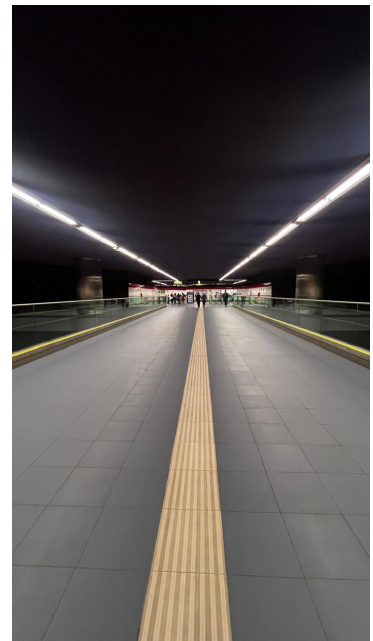
En todos estos casos, el diseño gráfico, el arte y la arquitectura actúan como puentes emocionales entre el espacio de tránsito y el imaginario colectivo de la ciudad. Estos recursos no solo embellecen, sino que permiten a los usuarios sentir que transitan por un espacio que les pertenece, que los representa y que narra su historia.

**Anexo 2 – Fotografías del Metro**

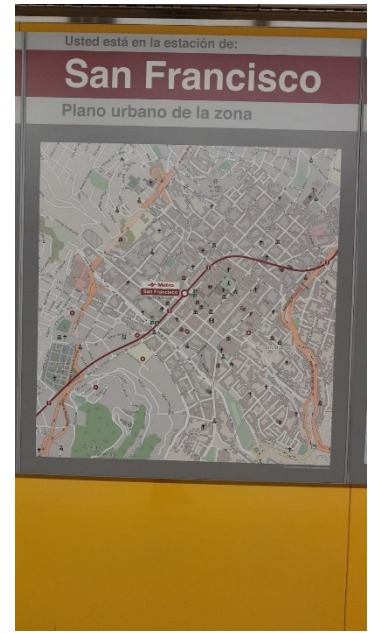
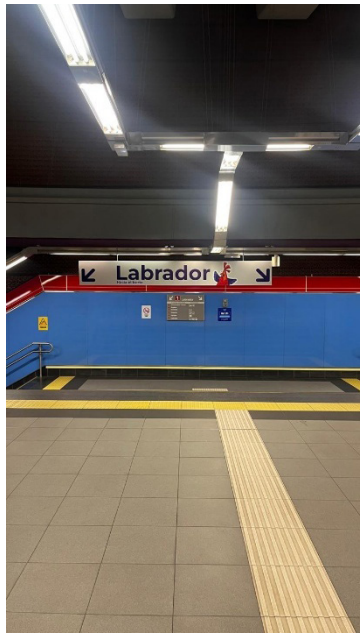


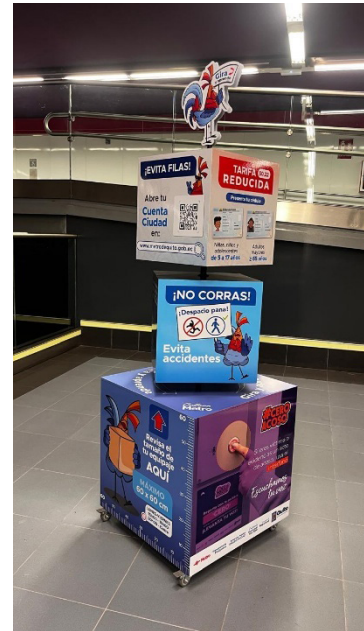
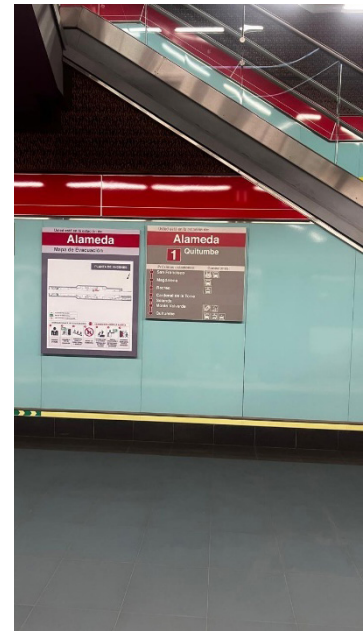
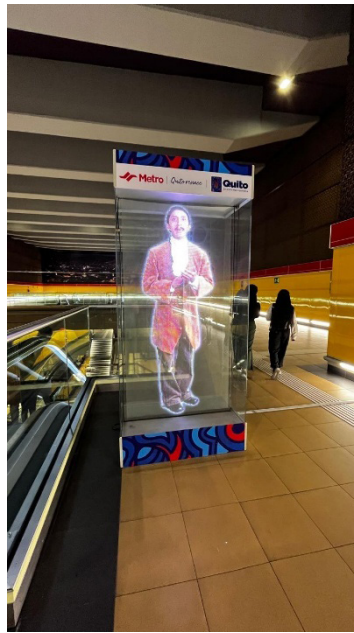






### Anexo 3- Fotografías del Material Gráfico del Metro





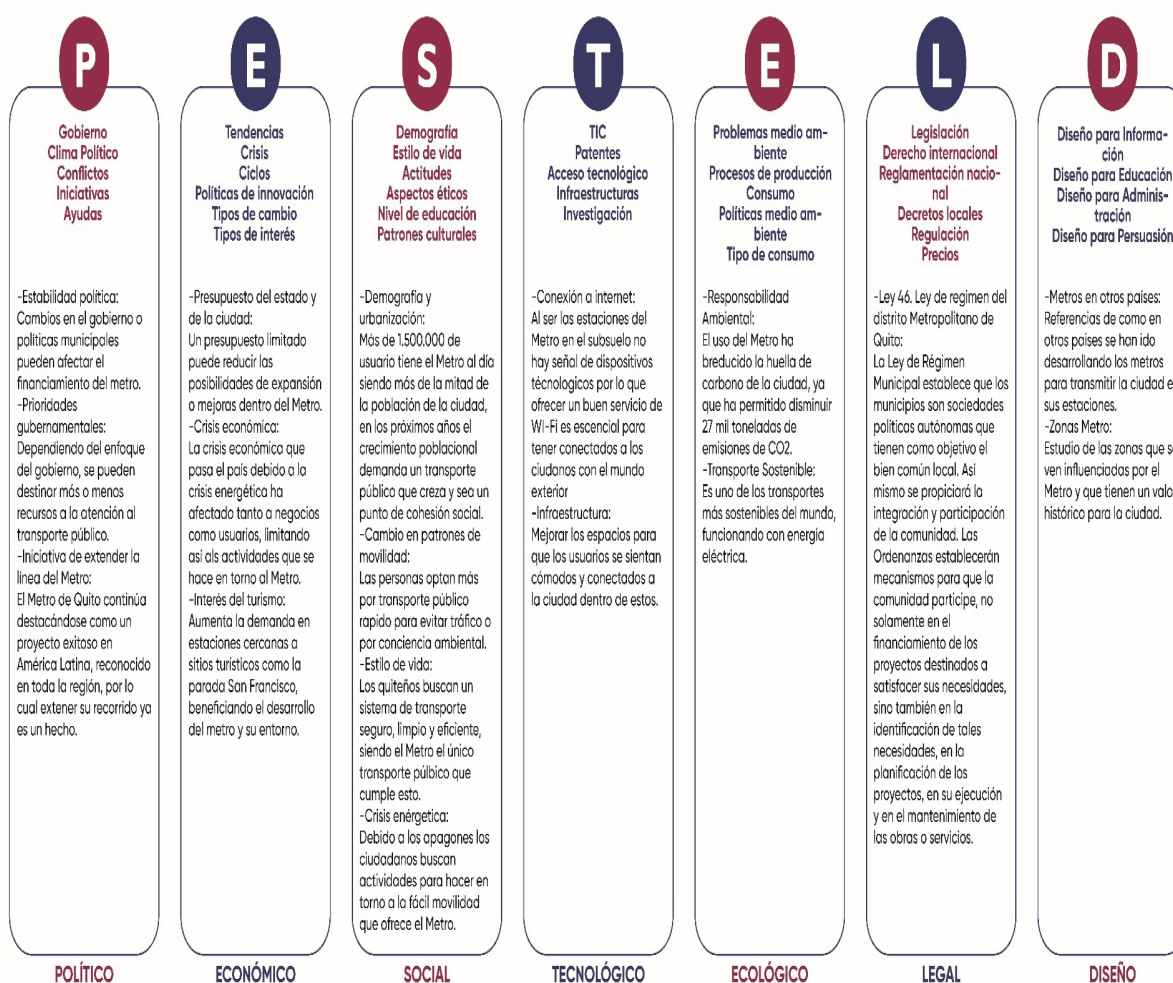
## Anexo 4 – Entrevistas Personal del Metro

[https://drive.google.com/drive/folders/11Sapibt\\_PAGVd-nOIkDWzdBt5RmS54IB?usp=s-haring](https://drive.google.com/drive/folders/11Sapibt_PAGVd-nOIkDWzdBt5RmS54IB?usp=s-haring)

## Anexo 5 – Entrevistas Usuarios del Metro

<https://drive.google.com/drive/folders/18CeOaS1OzmK5eVihULkj8LEjbrPpSdA?usp=s-haring>

## Anexo 6 – PESTEL+D



## Preguntas M. Johnson

1

¿El grado de atención es mínimo o el estilo gráfico está agotado y es necesario generar impacto para transmitir el mensaje?

El estilo gráfico presente en los espacios es básico y no es relevante ya que solo sirve de señalización o para brindar información, por lo cual transmitir a los usuarios la sensación que están en cierto lugar y no se sientan desconectados con respecto a la ciudad, por lo cual para transmitir esta sensación de pertenencia al espacio se debe presentar un diseño que abarque elementos gráficos propios de cada barrio donde se encuentran las estaciones.

4

¿Las formas de comunicación gráfica emplean medios y formatos tradicionales y con estilos predecibles que no asombran y no generan interés?

Los elementos gráficos que se usan dentro del Metro de Quito son mínimos y son más de lo mismo, en donde principalmente son elementos de señalización o de información muy convencionales que promocionan la cultura metro, más no lo que hay en el exterior. Por lo tanto, para salir de esta monotonía del típico diseño o ilustración que comunican elementos de la cultura quiteña, ir más allá y pasar del elemento 2d a uno 3d con texturas que provoquen sensaciones visuales y táctiles al usuario para generar asombro e interés.

12

¿El mercado está saturado de productos gráficos del mismo aspecto y es posible generar una idea que marque la diferencia para romper el paradigma?

El Metro de Quito al ser un sistema nuevo no está saturado de elementos gráficos que lo hagan ser algo más que un medio de transporte, ahora al formar parte de la vida cotidiana de los quiteños debe ser algo más y transmitir más. Para marcar la diferencia dentro del diseño hay que salir de lo cotidiano a través del uso de texturas, productos, materiales nuevos del entorno, también generar una experiencia inmersiva para el usuario y buscar conectar de una forma emocional al espacio con este haciéndolo sentir parte y dueño de este espacio.

15

¿Es posible emplear el humor para que el público se sienta más cerca al producto pero sin perder el interés en el mensaje principal?






















El uso de humor puede ser importante para conectar con el usuario, ya que en si la cultura de los quiteños, la forma de ser y la cotidianidad de sus vidas siempre tiene un toque de humor que se transmite a través del habla, la actitud, dibujos, productos, entre otros que realizan los quiteños. Esto se lograría a través de elementos gráficos que pueden tener mensajes ocultos con toques de humor o detalles acerca de la cultura escondidos que reflejen cada estación.

## Anexo 8 – Validaciones

### Validación 1

Tabla de evaluación del concepto y estilo gráfico para los conceptos y estilos gráficos propuestos				
Título del trabajo: Diseño de narrativas gráficas para las estaciones del metro de Quito que refuercen la conexión simbólica de los usuarios con los espacios urbanos inmediatos y representativos alrededor de cada estación.				
Estudiante: Andrés Basantes				
Evaluado por: Bogar Chanclay				
Fecha: 30-06-2025				
Preguntas	Concepto 1	Concepto 2	Concepto 3	Observaciones
1) ¿El concepto responde al objetivo general del trabajo?	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input checked="" type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input checked="" type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input checked="" type="radio"/> 5	
2) ¿El concepto responde a las expectativas de los usuarios a los que se dirige el trabajo?	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input checked="" type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input checked="" type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input checked="" type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	No se puede evaluar en este momento.
3) ¿El concepto responde de forma novedosa al problema planteado?	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input checked="" type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input checked="" type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input checked="" type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	Si responden hay que tomar en cuenta que es un espacio de transición.
4) ¿El concepto propone una experiencia de uso adecuada?	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input checked="" type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input checked="" type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	Tener en cuenta que hay que generar un vínculo a través de los elementos gráficos.
5) ¿El estilo gráfico es adecuado para el/los usuarios a los que se dirige el trabajo?	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input checked="" type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input checked="" type="radio"/> 5	Un estilo gráfico que se entiende rápidamente dentro de este espacio.
6) ¿El estilo gráfico propone una experiencia visual atractiva?	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input checked="" type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input checked="" type="radio"/> 5	
7) ¿El concepto y estilo proponen un grado de innovación o novedad con relación a las soluciones existentes?	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input checked="" type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input checked="" type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input checked="" type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	Tener en cuenta que no es copiar un idea si no que hay que mejorarla.

## Validación 2

Tabla de evaluación del concepto y estilo gráfico para los conceptos y estilos gráficos propuestos				
Título del trabajo: Diseño de narrativas gráficas para las estaciones del metro de Quito que refuercen la conexión simbólica de los usuarios con los espacios urbanos inmediatos y representativos alrededor de cada estación.				
Estudiante: Andrés Basantes				
Evaluado por: Alejandro Rodríguez				
Fecha: 30-06-2025				
Preguntas	Concepto 1	Concepto 2	Concepto 3	Observaciones
1) ¿El concepto responde al objetivo general del trabajo?	 1 2 3 4 5	 1 2 3 4 5	 1 2 3 4 5	En general, se requiere mayor claridad y coherencia con el objetivo planteado.
2) ¿El concepto responde a las expectativas de los usuarios a los que se dirige el trabajo?	 1 2 3 4 5	 1 2 3 4 5	 1 2 3 4 5	Hay acercamientos válidos, pero falta generar mayor conexión emocional y relevancia.
3) ¿El concepto responde de forma novedosa al problema planteado?	 1 2 3 4 5	 1 2 3 4 5	 1 2 3 4 5	La propuesta aún no se percibe como verdaderamente innovadora.
4) ¿El concepto propone una experiencia de uso adecuada?	 1 2 3 4 5	 1 2 3 4 5	 1 2 3 4 5	Se deben ajustar los formatos al ritmo real de los usuarios del metro.
5) ¿El estilo gráfico es adecuado para el/los usuarios a los que se dirige el trabajo?	 1 2 3 4 5	 1 2 3 4 5	 1 2 3 4 5	Algunas soluciones gráficas funcionan, pero falta darle un toque original.
6) ¿El estilo gráfico propone una experiencia visual atractiva?	 1 2 3 4 5	 1 2 3 4 5	 1 2 3 4 5	Se reconoce atractivo visual, aunque puede potenciarse aún más.
7) ¿El concepto y estilo proponen un grado de innovación o novedad con relación a las soluciones existentes?	 1 2 3 4 5	 1 2 3 4 5	 1 2 3 4 5	Se necesita mayor diferenciación frente a propuestas existentes.

## Validación 3

Tabla de evaluación del concepto y estilo gráfico para los conceptos y estilos gráficos propuestos				
Título del trabajo: Diseño de narrativas gráficas para las estaciones del metro de Quito que refuercen la conexión simbólica de los usuarios con los espacios urbanos inmediatos y representativos alrededor de cada estación.				
Estudiante: Andrés Basantes				
Evaluado por: Karla Betanchourth				
Fecha: 26-05-2025				
Preguntas	Concepto 1	Concepto 2	Concepto 3	Observaciones
1) ¿El concepto responde al objetivo general del trabajo?	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input checked="" type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input checked="" type="radio"/> 5	Se necesita fortalecer la conexión simbólica y emocional con el usuario.
2) ¿El concepto responde a las expectativas de los usuarios a los que se dirige el trabajo?	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input checked="" type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input checked="" type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input checked="" type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	No del todo, porque se centra más en lo patrimonial que en lo cotidiano y emocional.
3) ¿El concepto responde de forma novedosa al problema planteado?	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input checked="" type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input checked="" type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	La forma es novedosa de la 2da propuesta, pero el fondo aún no logra una experiencia simbólica.
4) ¿El concepto propone una experiencia de uso adecuada?	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input checked="" type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input checked="" type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	Tiene potencial, pero requiere mejorar el enganche emocional y la integración del sistema como un todo.
5) ¿El estilo gráfico es adecuado para el/los usuarios a los que se dirige el trabajo?	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input checked="" type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input checked="" type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	El estilo gráfico es claro, simple y adecuado para un entorno de tránsito, especialmente en la tercera propuesta.
6) ¿El estilo gráfico propone una experiencia visual atractiva?	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input checked="" type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input checked="" type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	Sí, pero necesita un mejor uso del color, jerarquía e impacto visual para ser realmente memorable.
7) ¿El concepto y estilo proponen un grado de innovación o novedad con relación a las soluciones existentes?	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input checked="" type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input checked="" type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5	La innovación está más en la forma que en el contenido; falta creatividad en lo simbólico y emocional.

Anexo 9 – Línea Gráfica Actual del Metro

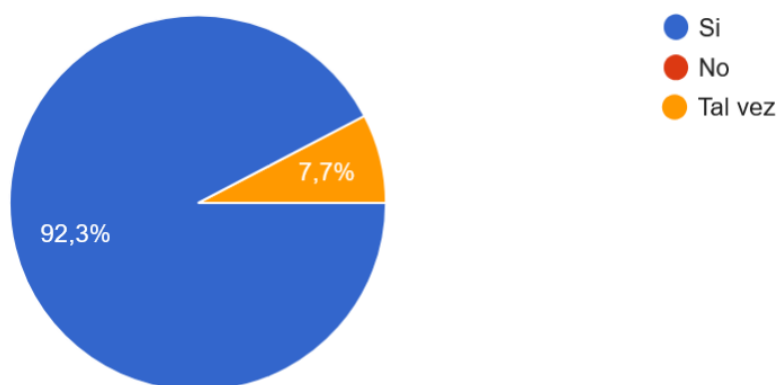


## Anexo 10 – Evaluación de la Propuesta

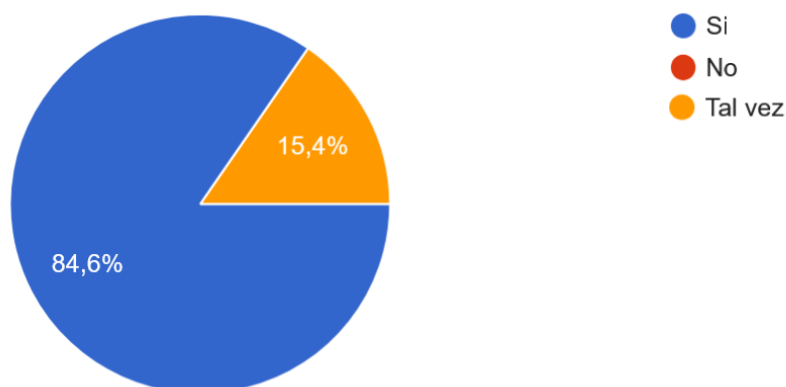
Con el objetivo de evaluar la efectividad de la propuesta gráfica planteada, se diseñó una encuesta en Google Forms dirigida a usuarios de la estación de EL Ejido del Metro de Quito. Este cuestionario, compuesto por diez preguntas, introduce brevemente el enfoque de la tesis y propone un recorrido imaginario por la estación El Ejido, desde el ingreso hasta el interior del vagón. A lo largo de este trayecto imaginario, los participantes fueron guiados por los tres niveles del sistema gráfico propuesto: ingreso, interior de estación e interior del vagón, permitiendo así una valoración completa de cada componente narrativo y visual. A continuación, se presentan los resultados obtenidos, los cuales reflejan la percepción, el impacto y el grado de conexión simbólica que experimentaron los usuarios a través del sistema gráfico implementado.

### Primer Nivel

¿Estas frases y pictogramas te ayudaron a sentir que la estación se relaciona con la identidad de Quito o con experiencias de tu vida cotidiana?

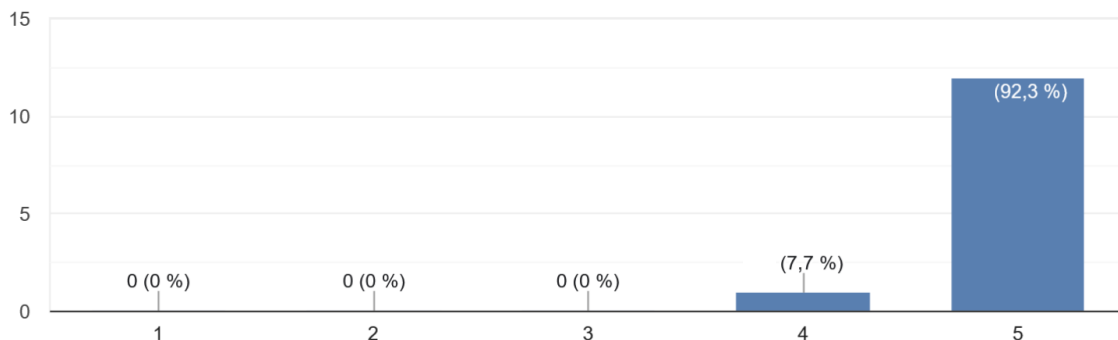


¿Crees que las frases y pictogramas de este nivel logran conectarte con la ciudad de Quito a través del espacio de la estación?

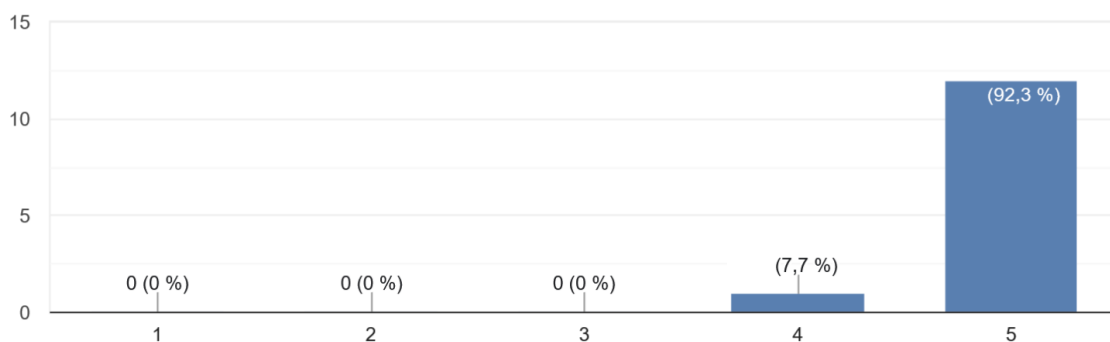


## Segundo Nivel

¿Percibes que estos elementos gráficos dentro de la estación refuerzan la identidad de El Ejido en este espacio?

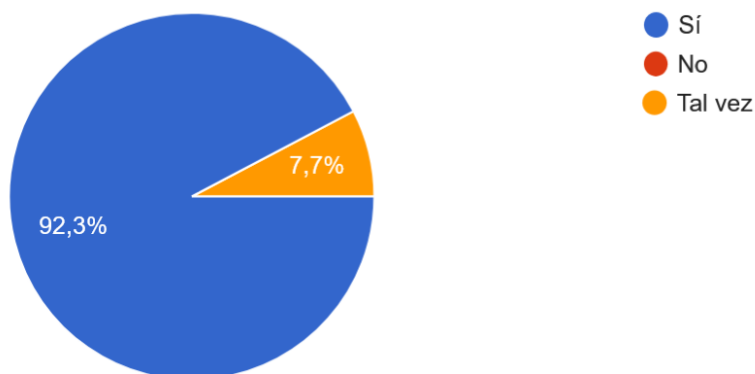


¿Después de mirar todo el material gráfico lograste tener una percepción de los lugares y actividades que esta alrededor de la estación El Ejido?



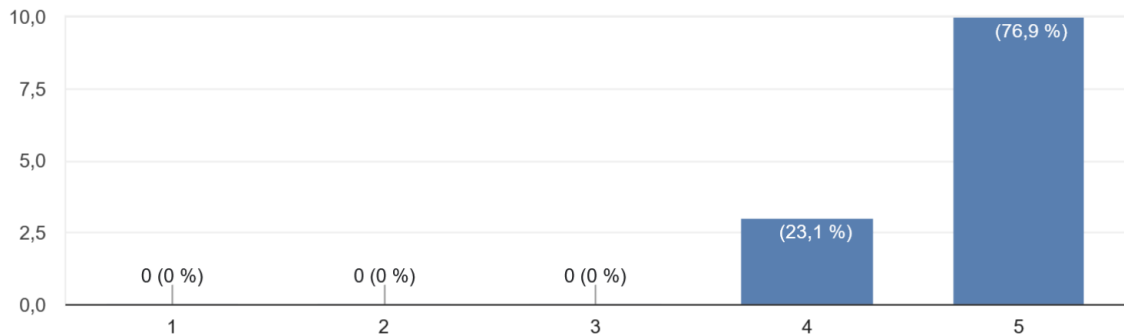
## Tercer Nivel

¿Si este material gráfico estuviera en el vagón, lo guardarías como recuerdo porque sentiste que representa a la ciudad de Quito?



¿Este elemento dentro del vagón despertó tu interés por conocer más sobre la historia que rodea a la estación El Ejido?

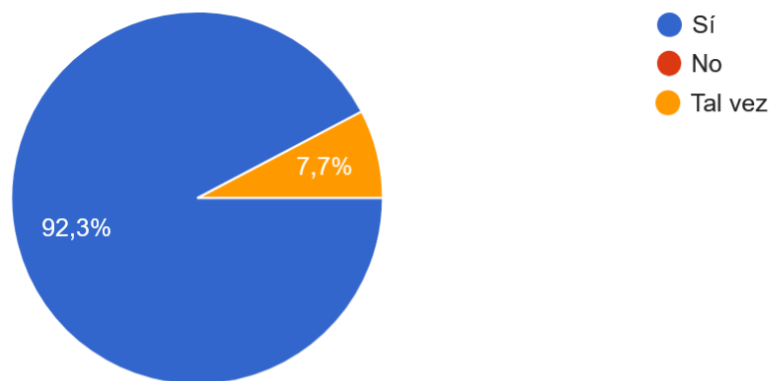
13 respuestas



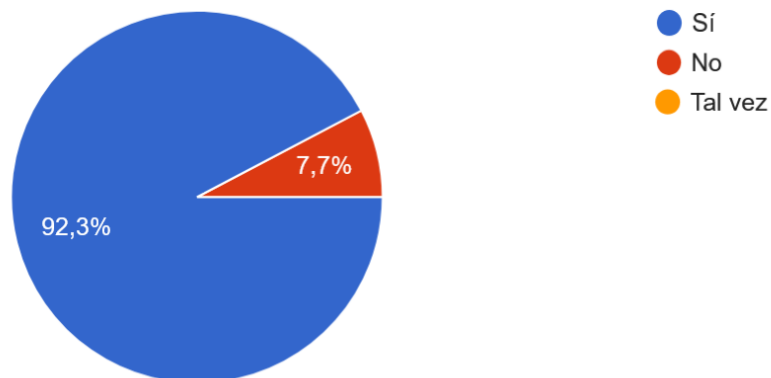
### Preguntas generales sobre el sistema gráfico

¿Crees que todos estos elementos gráficos juntos mejoran tu relación con la ciudad, especial con respecto a El Ejido en la estación?

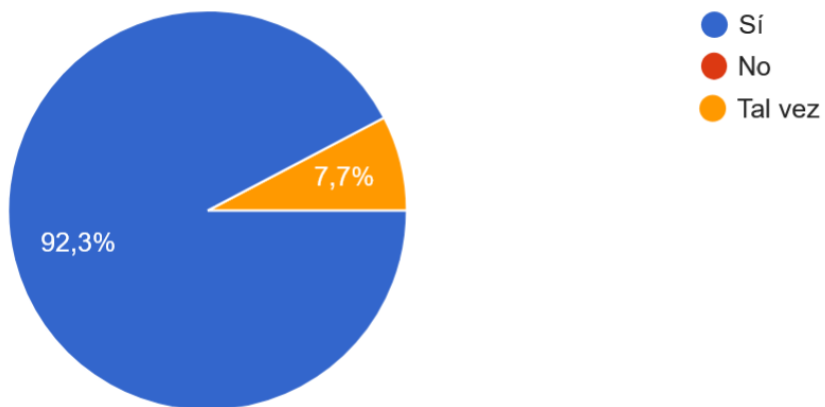
13 respuestas



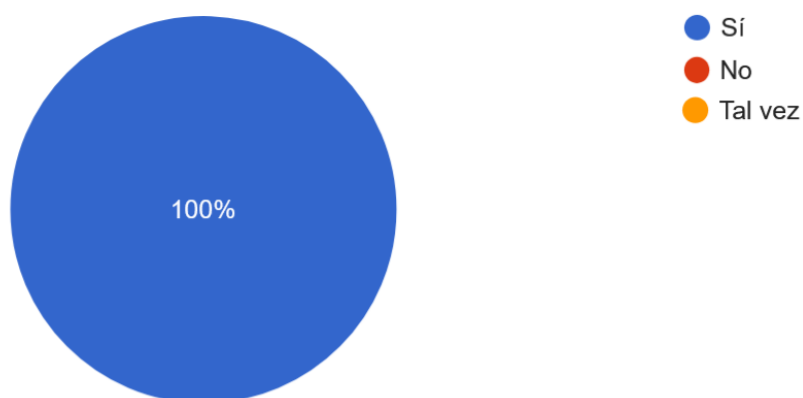
¿Sientes que este sistema gráfico te ayudó a percibir el entorno exterior de El Ejido dentro del interior de la estación?



¿Consideras que el sistema gráfico es novedoso en comparación a las propuestas actuales que maneja el metro?



¿Este material gráfico despierta tu interés por conocer más sobre la historia, los lugares y actividades que se encuentran alrededor de la estación?



Además de la validación con usuarios, se recurrió a la opinión de expertos en las áreas de diseño y urbanismo con el fin de obtener una evaluación crítica y profesional del sistema gráfico propuesto. Esta validación incluyó a docentes de la carrera de Diseño y a urbanistas con experiencia en el análisis del espacio público y su dimensión simbólica. A cada experto se le presentó un recorrido estructurado en tres niveles: ingreso, interior de la estación e interior del vagón, junto con una serie de preguntas específicas que permitieran valorar tanto la coherencia gráfica como el potencial del sistema para funcionar en el Metro. A continuación, se detallan las respuestas obtenidas:

## Respuestas de Karla Betancourth

### Nivel 1: Ingreso a la estación

1. ¿Considera que los elementos gráficos ubicados en el ingreso captan la atención del usuario y generan un primer contacto con respecto a lo que hay en la ciudad?

- ( ) Sí
- ( ) No
- (X) Parcialmente

2. ¿Cree que el uso de frases y elementos quiteños aporta a la familiarización del usuario con respecto a la ciudad Quito en el interior de la estación?

- (X) Sí
- ( ) No
- ( ) Parcialmente

### Nivel 2: Interior de la estación

3. ¿Cree que los elementos gráficos en el interior de la estación aportan a que el usuario reconozca o valore el entorno urbano que rodea esta parada?

- ( ) Sí
- ( ) No
- (X) Parcialmente

4. ¿Considera que este nivel aporta a la orientación espacial del usuario y a generar una experiencia simbólicamente vinculada al exterior de la estación de El Ejido?

- ( ) Sí
- ( ) No
- (X) Parcialmente

### Nivel 3: Interior del vagón

5. ¿Le parece acertado incluir un recurso gráfico para llevar dentro del vagón como una estrategia para extender la experiencia del usuario fuera del espacio del metro?

- (X) Sí
- ( ) No
- ( ) Parcialmente

6. ¿Cree que este recurso puede despertar el interés del usuario por conocer más sobre la historia o identidad del entorno urbano relacionado con la estación?

- (X) Sí
- ( ) No
- ( ) Parcialmente

### Evaluación del sistema completo

7. ¿Considera que el sistema gráfico funciona de manera coherente entre los tres niveles y construye una experiencia integrada para que los usuarios se identifiquen con la ciudad en el interior de la estación?

- (X) Sí
- ( ) No
- ( ) Parcialmente

8. ¿Cree que esta propuesta logra transformar un “no lugar” como el metro, en este caso de El Ejido, como espacio con una identidad diferenciadora?

- ( ) Sí
- ( ) No
- (X) Parcialmente

9. ¿Qué nivel de novedad le atribuye a esta propuesta dentro del campo del diseño aplicado a la apropiación del espacio público?

- ( ) Muy bajo
- ( ) Bajo
- ( ) Medio
- (X) Alto
- ( ) Muy alto

10. ¿Considera que esta propuesta gráfica contribuye a generar una experiencia más humana y emocional en el tránsito diario de los usuarios dentro del metro?

- ( X ) Sí
- ( ) No
- ( ) Parcialmente

### Respuestas de Bogar Chancay

#### Nivel 1: Ingreso a la estación

1. ¿Considera que los elementos gráficos ubicados en el ingreso captan la atención del usuario y generan un primer contacto con respecto a lo que hay en la ciudad?

- ( X ) Sí
- ( ) No
- ( ) Parcialmente

2. ¿Cree que el uso de frases y elementos quiteños aporta a la familiarización del usuario con respecto a la ciudad Quito en el interior de la estación?

- ( X ) Sí
- ( ) No
- ( ) Parcialmente

#### Nivel 2: Interior de la estación

3. ¿Cree que los elementos gráficos en el interior de la estación aportan a que el usuario reconozca o valore el entorno urbano que rodea esta parada?

- ( X ) Sí
- ( ) No
- ( ) Parcialmente

4. ¿Considera que este nivel aporta a la orientación espacial del usuario y a generar una experiencia simbólicamente vinculada al exterior de la estación de El Ejido?

- ( ) Sí
- ( ) No
- ( X ) Parcialmente

#### Nivel 3: Interior del vagón

5. ¿Le parece acertado incluir un recurso gráfico para llevar dentro del vagón como una estrategia para extender la experiencia del usuario fuera del espacio del metro?

- ( X ) Sí
- ( ) No
- ( ) Parcialmente

6. ¿Cree que este recurso puede despertar el interés del usuario por conocer más sobre la historia o identidad del entorno urbano relacionado con la estación?

- ( ) Sí
- ( ) No
- ( X ) Parcialmente

#### Evaluación del sistema completo

7. ¿Considera que el sistema gráfico funciona de manera coherente entre los tres niveles y construye una experiencia integrada para que los usuarios se identifiquen con la ciudad en el interior de la estación?

- ( X ) Sí
- ( ) No
- ( ) Parcialmente

8. ¿Cree que esta propuesta logra transformar un “no lugar” como el metro, en este caso de El Ejido, como espacio con una identidad diferenciadora?

- ( X ) Sí
- ( ) No
- ( ) Parcialmente



9. ¿Qué nivel de novedad le atribuye a esta propuesta dentro del campo del diseño aplicado a la apropiación del espacio público?

- ( ) Muy bajo
- ( ) Bajo
- ( ) Medio
- ( X ) Alto
- ( ) Muy alto

10. ¿Considera que esta propuesta gráfica contribuye a generar una experiencia más humana y emocional en el tránsito diario de los usuarios dentro del metro?

- ( ) Sí
- ( ) No
- ( X ) Parcialmente

### Respuestas de Miliam Jacome

#### Nivel 1: Ingreso a la estación

1. ¿Considera que los elementos gráficos ubicados en el ingreso captan la atención del usuario y generan un primer contacto con respecto a lo que hay en la ciudad?

- ( X ) Sí
- ( ) No
- ( ) Parcialmente

2. ¿Cree que el uso de frases y elementos quiteños aporta a la familiarización del usuario con respecto a la ciudad Quito en el interior de la estación?

- ( ) Sí
- ( ) No
- ( X ) Parcialmente

#### Nivel 2: Interior de la estación

3. ¿Cree que los elementos gráficos en el interior de la estación aportan a que el usuario reconozca o valore el entorno urbano que rodea esta parada?

- ( X ) Sí
- ( ) No
- ( ) Parcialmente

4. ¿Considera que este nivel aporta a la orientación espacial del usuario y a generar una experiencia simbólicamente vinculada al exterior de la estación de El Ejido?

- ( ) Sí
- ( ) No
- ( X ) Parcialmente

#### Nivel 3: Interior del vagón

5. ¿Le parece acertado incluir un recurso gráfico para llevar dentro del vagón como una estrategia para extender la experiencia del usuario fuera del espacio del metro?

- ( ) Sí
- ( ) No
- ( X ) Parcialmente

6. ¿Cree que este recurso puede despertar el interés del usuario por conocer más sobre la historia o identidad del entorno urbano relacionado con la estación?

- ( ) Sí
- ( ) No
- ( X ) Parcialmente

#### Evaluación del sistema completo

7. ¿Considera que el sistema gráfico funciona de manera coherente entre los tres niveles y construye una experiencia integrada para que los usuarios se identifiquen con la ciudad en el interior de la estación?

- ( ) Sí
- ( ) No
- ( X ) Parcialmente

8. ¿Cree que esta propuesta logra transformar un “no lugar” como el metro, en este caso de El Ejido, como espacio con una identidad diferenciadora?
- ( X ) Sí
  - ( ) No
  - ( ) Parcialmente
9. ¿Qué nivel de novedad le atribuye a esta propuesta dentro del campo del diseño aplicado a la apropiación del espacio público?
- ( ) Muy bajo
  - ( ) Bajo
  - ( ) Medio
  - ( X ) Alto
  - ( ) Muy alto
10. ¿Considera que esta propuesta gráfica contribuye a generar una experiencia más humana y emocional en el tránsito diario de los usuarios dentro del metro?
- ( X ) Sí
  - ( ) No
  - ( ) Parcialmente

### Respuestas de Hernán Orbea

#### Nivel 1: Ingreso a la estación

1. ¿Considera que los elementos gráficos ubicados en el ingreso captan la atención del usuario y generan un primer contacto con respecto a lo que hay en la ciudad?
- ( ) Sí
  - ( X ) No
  - ( ) Parcialmente
2. ¿Cree que el uso de frases y elementos quiteños aporta a la familiarización del usuario con respecto a la ciudad Quito en el interior de la estación?
- ( X ) Sí
  - ( ) No
  - ( ) Parcialmente

#### Nivel 2: Interior de la estación

3. ¿Cree que los elementos gráficos en el interior de la estación aportan a que el usuario reconozca o valore el entorno urbano que rodea esta parada?
- ( ) Sí
  - ( X ) No
  - ( ) Parcialmente
4. ¿Considera que este nivel aporta a la orientación espacial del usuario y a generar una experiencia simbólicamente vinculada al exterior de la estación de El Ejido?
- ( ) Sí
  - ( X ) No
  - ( ) Parcialmente

#### Nivel 3: Interior del vagón

5. ¿Le parece acertado incluir un recurso gráfico para llevar dentro del vagón como una estrategia para extender la experiencia del usuario fuera del espacio del metro?
- ( X ) Sí
  - ( ) No
  - ( ) Parcialmente
6. ¿Cree que este recurso puede despertar el interés del usuario por conocer más sobre la historia o identidad del entorno urbano relacionado con la estación?
- ( X ) Sí
  - ( ) No
  - ( ) Parcialmente

